
auto
cena
2,50
No 3
ESSEX



Conduite Intérieure Weymann

o siedmiu wygodnych miejscach nadchodzą i będą demonstrowane w naszym salonie wystawowym w drugiej połowie marca r. b.

POLSKI FIAT S. A.

Biuro sprzedaży i salon wystawowy
WARSZAWA, HOTEL EUROPEJSKI
KRAKOWSKIE-PRZEDMIEŚCIE Nr. 13.
TELEFON Nr. 85-16.



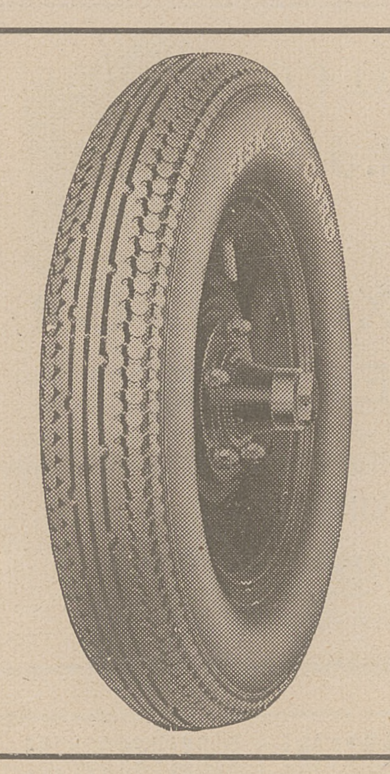
MINERVA

marka światowej sławy
o ustalonej reputacji

VARSOVIE - AUTOMOBILE S. A.

Firma egz. od 1909 r.

WARSZAWA, KOPERNIKA 4/6



FISK opony

FISK

dętki FISK

Prosimy naszych Czytelników, by przy zakupach powoływali się na ogłoszenia w „Auto".



4795 km.

Z ZAPLOMBOWANYM I i II BIEGIEM

(EN PRISE DIRECTE)

DOOKOŁA FRANCJI.

SAMOCHODY

SIZAIRE

SILNIKI: 4 CYL. HOTCHKISS, 6 CYL. WILLYS-KNIGHT, NIEZALEŻNE KOŁA,
IDEALNE RESOROWANIE - DOSKONAŁA STABILIZACJA - KOMFORT

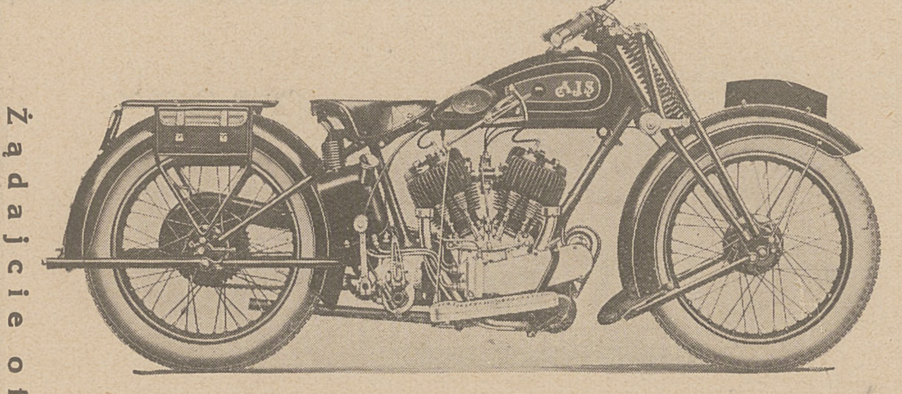
GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

WARSZAWA, MAZOWIECKA 9 — ***SAINT-DIDIER*** — TELEF.: 328-81, 328-84, 328-87, 335-84

ŁÓDŹ: L. GERHARD, PIOTRKOWSKA 113. TEL. 50-40

Poszukiwani przedstawiciele rejonowi.

Żądajcie ofert!



MOTOCYKLE

A.J.S. B.S.A.
O.K.
EXCELSIOR
VELOCETTE

GENER. REPREZ. **„MOTOR-SPORT"** NA POLSKĘ

K. B'ENERT, J. JAKUBOWSKI i K. ROGOZINSKI

Warszawa, ulica Mokotowska Nr. 52, tel. Nr. 148 49.

Skład, garaż i warsztat ul. Wilcza 1, tel. Nr. 252-24.

SALON WYSTAWOWY—MOKOTOWSKA 24.

PATRIA

POLSKIE TOWARZYSTWO ASEKURACYJNE I REASEKURACYJNE

SPÓŁKA AKCYJNA — WARSZAWA, JASNA 4.

Centrala telefoniczna: 335-94, 335-95, 335-96, 335-97, 335-98, 335-99

UBEZPIECZA: samochody od rozbicia, ognia, kradzieży, — **właścicieli** samochodów od odpowiedzialności cywilnej, **pasażerów i szoferów** od następstw nieszczęśliwych wypadków.

DLA FABRYK KAROSERJI

KORYTKA GUMOWE DO SZYB
WĘŻE DO POMP
CHODNIKI GUMOWE
GRUSZKI DO SYGNAŁÓW
PŁYTY USZCZELNIAJĄCE GUMOWE
KLINGERYT, MOONIT etc.

i wszelkie wyroby gumowe poleca:

B. BOY i S-KA

składy fabryczne wyrobów gumowych
WARSZAWA, SENATORSKA 31. TEL. 505-54 i 209-32.
przy kościele św. Antoniego.

ODDZIAŁ:
ŁÓDŻ, UL. PIOTRKOWSKA 154. TEL. 80-22.

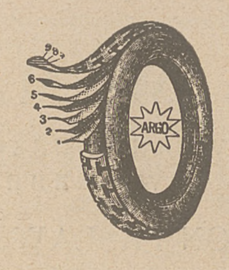


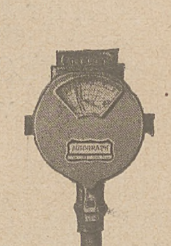
buty służą do mycia samochodów

HURT DETAL



OPONY i TAKSOMETRY
Sp. z ogr. odp.
WARSZAWA, CHMIELNA 116, TELEFON 416-12
Adres telegraficzny: „TAKSOMETR".
Wyłączna sprzedaż:
Liczników-taksometrów „ARGO",
Aparatów kontrolujących „AUTOGRAPH",
Liczników bilardowych
Pierwsza Polska Fabryka Przeróbek Zużytych Opon na Nowe.





WARSZTATY REPERACYJNE LICZNIKÓW, MONTAŻ LICZNIKÓW I TRANSMISJI,
WULKANIZACJA OPON I DĘTEK NAJNOWSZYM SYSTEMEM

GARAŻE

PRZENOŚNE, Z BLACHY FALISTEJ OCYNKOWANEJ

ŁATWE USTAWIENIE I PRZESTAWIENIE, NISKI KOSZT, BEZPIECZEŃSTWO OD OGNIA I KRADZIEŻY, MINIMALNY KOSZT KONSERWACJI

GÓRNOSLĄSKIE
TOWARZYSTWO PRZEMYSŁOWE

WARSZAWA, SEWERYNÓW 3. TEL. 221-44, 247-54, 247-66, SKRÓT TELEGRAFICZNY: GETEPE

PROSPEKTY I CENNIKI NA ŻĄDANIE.

PIERWSZY Z NAJPIERWSZYCH—ZAWSZE NAJPIERWSZY

MAŁY REMINGTON

To ulubiona maszyna każdego, kto pisze, kto załatwia jakąkolwiek korespondencję w domu, w biurze lub w podróży.

MAŁY REMINGTON

To najwygodniejsza z przenośnych maszyn do pisania: wszędzie można ją postawić, nawet na kolanach, jest bowiem stale zaopatrzona w mocną podstawę.

Tow. BLOCK-BRUN
SP. AKC.
Warszawa, Hotel Bristol

ODDZIAŁY:
Katowice, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań, Wilno, Gdańsk.

„WUMA“
WYTWÓRNIA USZCZELNIEŃ METALOWO-AZBESTOWYCH
LEON PASŁAWSKI i S^KA^
WARSZAWA, LESZNO 23
TEL. 429-73

Specjalność:
USZCZELNIENIA WSZELKICH WYMIARÓW I FASONÓW:

MIEDZIANO-AZBESTOWE
MOSIĘŻNO-AZBESTOWE
ŻELAZNO—AZBESTOWE
OŁOWIANO-GUMOWE
FIBROWE—KLINGERITOWE
MORITOWE—TAURILOWE
OŁOWIANE—GUMOWE
ALUMINJOWE
MIEDZIANE — MOSIĘŻNE
ŻELAZNE — STALOWE

ORAZ WYROBY TŁOCZONE I SZTANCOWANE.



POWIETRZEM CHŁODZONA

2-u LUB 4-ro
CYLINDROWA



NA MROZY

Silnik zawsze gotów do ruchu. Niema nieprzyjemnego nalewania wody. Chłodnica nie cieknie. Woda nie zamarza. Koszulka silnika nie pęka.

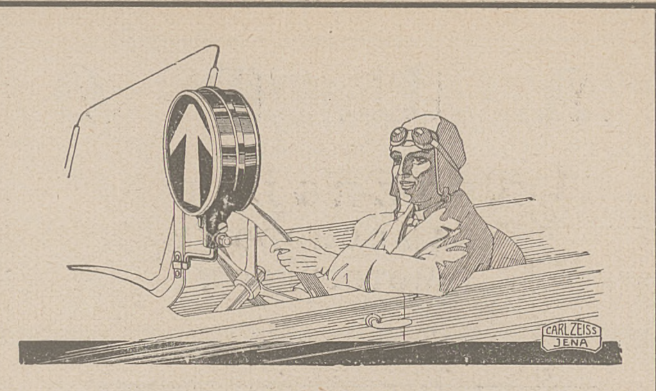
CENTRALA:

TATRA-AUTO

WARSZAWA

Al. Jerozolimskie 14

TELEFON № 409-22



ZAWSZE WIDOCZNY!

OTO WARUNEK NAJWAŻNIEJSZY KAŻDEGO KIERUNKOWSKAZU. POZA KIERUNKAMI „W LEWO" I „W PRAWO" WINIEN ON WSKAZYWAĆ I KIERUNEK JAZDY „WPROST". PRZECHODNIE, POLICJA I KIEROWNICY INNYCH SAMOCHODÓW CHCĄ DOKŁADNIE I BEZ ŻADNYCH WĄTPLIWOŚCI WIDZIEĆ ZAMIERZONY KIERUNEK JAZDY, DLATEGO TEŻ **CONTAX** OKAZAŁ SIĘ W PRAKTYCE LEPSZYM OD KIERUNKOWSKAZÓW, WIDOCZNYCH WYRAŹNIE JEDYNIE W CHWILI ICH UŻYCIA.

UŻYWAJCIE TEDY JEDYNIE



KIERUNKOWSKAZ

Jest on bowiem najbardziej rozpowszechnionym kierunkowskazem, znajduje zastosowanie na samochodach licznych fabryk, a w Paryżu został wyróżniony nagrodą.

Żądajcie bezpłatnych i nieobowiązujących wyczerpujących katalogów CONTAX Nr. 363.

zakładów CARL ZEISS JENA

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

Dom Handlowy J. SEGAŁOWICZ

Warszawa, ul. Szpitalna № 3

Telef.: 57-54 i 57-55. Adres telegr. „Segwicz—Warszawa"



ERNEST NEUMANN

Sp. z o. o.

Warszawa, Mazowiecka 6. Telef. 54-96.



MASZYNY do PISANIA

„UNDERWOOD", okazyjne, stale na składzie.

DRUKARKI BIUROWE

„MILLOTYPE" do normalnych czcionek i klisz.

ARYTMOMETRY, NUMERATORY, DATOWNIKI

PIÓRA WIECZNE, Ołówki „ZAWSZE OSTRY",

AUTO
i
PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY
połączone

19 marzec 29

SPIS RZECZY

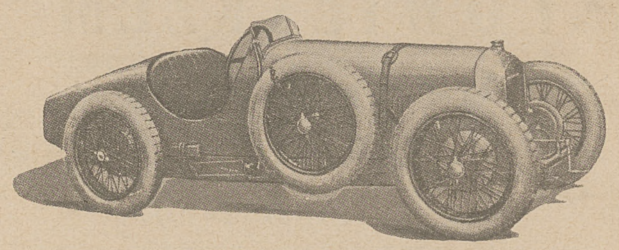
str.

WARUNKI PRENUMERATY

Rocznie	24 zł.
Półrocznie	12 zł.
Kwartalnie	6 zł.

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto“.

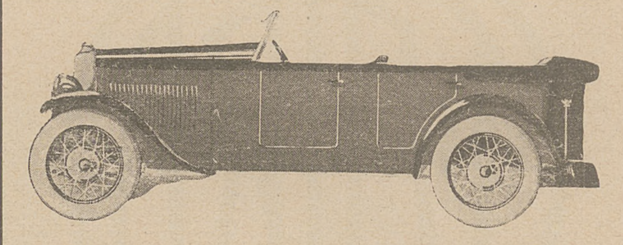
AMILCAR



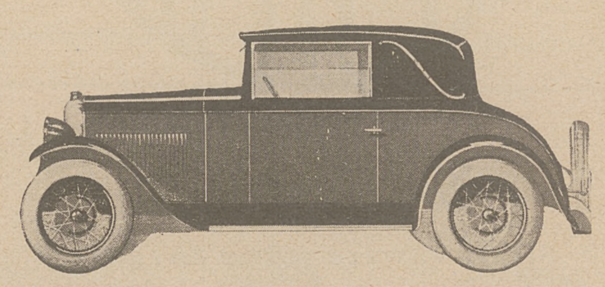
Chassis type 12 CV-6 cylindrowy „SUPERSPORT".

Ustanowiono rekord świata w Arpajon 27. VIII. 1928 r. osiągając szybkość

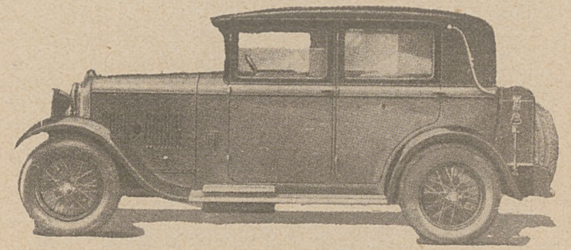
210,770 kl./g.



Chassis type 8 CV - TORPEDO 4 osob.



chassis type 8 CV - CABRIOLET „Grand-Luxe"



Chassis type 8 CV - CONDUITE-INTERIEURE
4 osob. „Grand-Luxe" hors série.

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA RZECZPOSPOLITĄ POLSKĘ I W. MIASTO GDAŃSK

T-wo „BALTIC-LEVANT" Ltd.

WARSZAWA, UL. DŁUGA Nr. 23.

: : TELEFONY: Nr. Nr 157-48 i 132-37 : :

Z d. 1/IV nastąpi otwarcie Salonu Wystawowego: ul. Królewska 6.

ROK VIII WARSZAWA, MARZEC 1929 r. Nr. 3



ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKTOR: KAZIMIERZ WALLMODEN WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, OSSOLIŃSKICH 6, TELEFON 287-05

PRZED ZAPISAMI DO VIII RAIDU MIĘDZYNARODOWEGO AUTOMOBILKLUBU POLSKI

W roku bieżącym Automobilklub Polski kończy 20 lat swego istnienia. W ciągu tego poważnego okresu zmieniali się ludzie, stojący na czele polskiego sportu automobilowego, a z nimi i poglądy na cele i zasady tego sportu, oraz sposoby ich urzeczywistniania. — W jednym jednakże punkcie nie było nigdy rozbieżności zdań a mianowicie co do celowości i znaczenia dla rozwoju automobilizmu wielkich raidów. Wyścigi szosowe czy też torowe mają niewątpliwie pierwszorzędne znaczenie tak pod względem sportowym, jak i propagandowym. Zawrotne szybkości osiągane w tych zawodach dają chlubne świadectwo dzisiejszemu poziomowi techniki automobilowej oraz fenomenalnej zręczności i umiejętności kierowców.

Jest rzeczą jasną, że dla osiągnięcia tych wspaniałych zaszczytnych wyników muszą być budowane maszyny specjalne, przeważnie bardzo mało, albo też i nic nie mające wspólnego ze swemi siostrzycami utylitarnemi. Są one żywem świadectwem umiejętności konstrukcyjnych fabryk, które je stworzyły, ale nie dowodzą o dobroci maszyn użytkowych przez te fabryki budowanych.

A więc wśród wielu cennych rezultatów, jakie wyścigi przynoszą, brak jest jednego bardzo ważnego, a mianowicie próby wszechstronnej samochodów, przeznaczonych do użytku ogółu.

W krajach, w których automobilizm jest dopiero w początkowem stadjum swego rozwoju, jak to ma miejsce w Polsce, taka próba ma bodajże znaczenie największe.

Z drugiej strony Polska z jej ogromnym obszarem i 30 miljonową ludnością, z jej bogatem rolnictwem i różnorodnością prosperującego przemysłu, stanowi znakomity teren dla rozwoju automobilizmu, szczególnie wobec stosunkowo słabej sieci dróg żelaznych.

Z tych też założeń wychodząc Komisja Sportowa Automobilklubu Polski na czele polskiego programu sportowego stawiała zawsze długodystansowe zawody turystyczne, jako wszechstronną próbę samochodową, organizowaną w warunkach trudnych, ale życiowych.

Zawody te, naturalnie z pominięciem okresu wojennego, były prawie z roku na rok powtarzane. Regulaminy ich ciągle ulegały zmianom, stawiając coraz to nowe zadania konkurentom i maszynom.

Regulamin tegorocznego Raidu Międzynarodowego Automobilklubu Polski już ósmego z kolei opiera się na głębokiej analizie długoletnich doświadczeń i stawia konkurentów wobec całego szeregu prób, które w całokształcie swym jaskrawo uwypuklą walory no i braki wszystkich typów maszyn zaś od kierowców wymagać będą ogromnej rutyny, umiejętności i wytrzymałości oraz doświadczenia sportowego.

Nie chcę przez to powiedzieć, że regulamin ten jest ideałem w ogólnem swem założeniu czy też w budowie poszczególnych jego elementów, twierdzę jednakże, że tegoroczny raid rozegrany na zasadach w tym regulaminie przewidzianych stanowić będzie próbę tak trudną i ciekawą, że wzmoże on jeszcze zainteresowanie jej wynikami polskich władz rządowych i polskiego społeczeństwa, a tem samem nie może nie poddać się jej ani automobilista, mający wyższe aspiracje sportowe, ani też firma samochodowa, którą polski rynek interesuje.

Nie wątpimy również, że powstający polski przemysł samochodowy i w roku bieżącym stanie do konkurencji, udowodniając publicznie, że już w pierwszym okre-

sie swego istnienia godzien jest swych starszych współzawodników zagranicznych.

Dodać jeszcze muszę, że w roku bieżącym trasa Raidu Międzynarodowego Automobilklubu Polski po raz pierwszy biec będzie w części swej i po za granicami Polski.

Korzystając w tej mierze z uprzejmej gościnności naszych sąsiadów, chcemy przez to rozszerzyć znacznie sferę zainteresowania naszemi zawodami i ich wynikami, co przyczyni się w większym jeszcze stopniu do popularyzacji automobilizmu.

Janusz Regulski

OGÓLNE ZEBRANIE CZŁONKÓW AUTOMOBILKLUBU POLSKI

Tegoroczne Ogólne Zebranie Członków Automobilklubu Polski, odbyte w dniu 6 lutego, przejdzie niewątpliwie do historji Klubu, jako jeden z najważniejszych momentów w jego rozwoju. Uchwały powzięte na zebraniu wykazują z jednej strony ogromny rozwój Klubu w ostatnim okresie jego działalności, z drugiej zaś strony są wielkim krokiem naprzód w kierunku dalszego rozszerzenia tej działalności dla dobra automobilizmu i automobilistów polskich.

Ze względu na wszechstronny rozrost Klubu niezbędnem okazało się wprowadzenie zmian w Statucie, które zreferował zebranym Sekretarz Generalny p. Franciszek Sznarbachowski. Zmiany te dotyczą w pierwszej linji ustanowienia Komisji Turystycznej, która zajmować się będzie sprawami tak zaniedbanej u nas jeszcze turystyki samochodowej. Istniejące w Klubie od roku Biuro Turystyczne służyć będzie jako organ wykonawczy Komisji, co przyczyni się do powiększenia zakresu jego pożytecznej dla automobilistów pracy. Prezesem Komisji Turystycznej wybrany został p. inż. Mieczysław Rappe.

Dalszą doniosłą zmianą Statutu, uchwaloną przez Ogólne Zebranie, jest obniżenie składek dla członków nadzwyczajnych. Składki te wynoszą obecnie: 40 złotych wpisowego i 40 złotych rocznie dla osób fizycznych oraz 100 złotych wpisowego i 100 złotych rocznie dla osób prawnych. Tak małe opłaty pozwolą wszystkim, nawet najmniej zamożnym automobilistom na należenie do Klubu i korzystanie ze wszystkich udogodnień, jakie z tego tytułu wynikają. Obniżenie składek jest również korzystne dla automobilistów zamiejscowych, którzy po zapisaniu się na członków rzeczywistych nie mogliby, zamieszkując na prowincji, korzystać z lokalu klubowego. Obecnie wszystkie korzyści, wynikające z należenia do Klubu, prócz możności odwiedzania lokalu towarzyskiego, są im udostępnione przy znacznie niższej składce.

Członkowie odwiedzający często lokal Klubu przyjmą z najwyższem zadowoleniem uchwałę Ogólnego Zebrania, upoważniającą Zarząd do nabycia nieruchomości przy Alei Szucha, przeznaczonej na siedzibę Klubu. Obecny bowiem lokal nie wystarcza na pomieszczenie wszystkich biur i pokoi klubowych, to też życie towarzyskie Klubu było ostatnio bardzo skrępowane. Z uwagi na to, że reprezentacyjny Klub trzydziestomiljonowego państwa powinien posiadać odpowiednie pomieszczenie, oraz we własnym interesie członków, Zarząd Klubu postanowił nabyć oddzielną nieruchomość, które to postanowienie zostało przez Ogólne Zebranie usankcjonowane.

Własna siedziba Klubu zakupioną zostanie za pieniądze uzyskane od członków drogą wypuszczenia 5% wewnętrznych obligacyj. Nakłada to na członków obowiązek przyjścia Klubowi z pomocą finansową, z uwagi jednak na cel, który temu przyświeca, obowiązek ten z pewnością dla nikogo nie będzie przykry. Potwierdza to fakt, iż na samem tylko Ogólnem Zebraniu obecni członkowie zadeklarowali nabycie obligacyj na sumę około 40.000 złotych.

Dla informacji podajemy, iż dom wybrany na siedzibę Klubu jest budynkiem jednopiętrowym, z czego parter przeznaczony zostanie na biura, pierwsze zaś piętro na właściwy lokal klubowy, tak, iż oba te działy nie będą sobie nawzajem przeszkadzały, jak to ma miejsce dotychczas. Ponadto w posesji Klubu urządzone zostaną garaże do dyspozycji członków. Jak więc widzimy nowa siedziba Automobilklubu Polski posiadać będzie wymagany charakter reprezentacyjny i odpowie wszelkim potrzebom członków.

Porządek dzienny Ogólnego Zebrania zawierał oprócz powyższych spraw jeszcze sprawozdanie Komitetu z działalności za rok 1928, zreferowane przez Prezesa p. Karola hr. Raczyńskiego, sprawozdanie z działalności sportowej, wygłoszone przez Prezesa Komisji Sportowej p. Janusza Regulskiego, sprawozdanie rachunkowe i protokół Komisji Rewizyjnej, przedstawione przez Skarbnika p. Tadeusza Marchlewskiego, uchwalenie budżetu na rok 1929 oraz wybory nowych członków Komitetu, Komisji Balotującej i Komisji Rewizyjnej. Dzięki umiejętnemu przewodnictwu Vice-prezesa p. Franciszka Karpińskiego obszerny ten porządek dzienny wyczerpany został stosunkowo szybko.

Po Walnem Zebraniu Członków A. P.



Wobec zmian w Statucie Automobilklubu Polski, uchwalonych na ostatniem Ogólnem Zebraniu, do Zarządu Klubu weszli: p. dyr. Janusz Regulski jako czwarty Vice-prezes (z lewej strony) i p. inż. Mieczysław Rappe jako Prezes Komisji Turystycznej (z prawej strony).



PRZYSZŁA SIEDZIBA AUTOMOBILKLUBU POLSKI



Nieruchomość przy Alei Szucha Nr. 10, która została wybrana na siedzibę Automobilklubu Polski.

AUTOMOBILKLUB POLSKI

składa niniejszem

PODZIĘKOWANIE

firmom:

AUSTRO-DAIMLER

TOWARZYSTWO BUDOWY MOTORÓW S. A.

POLSKI FIAT S. A.

POZNAŃSKO-WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO UBEZPIECZEŃ

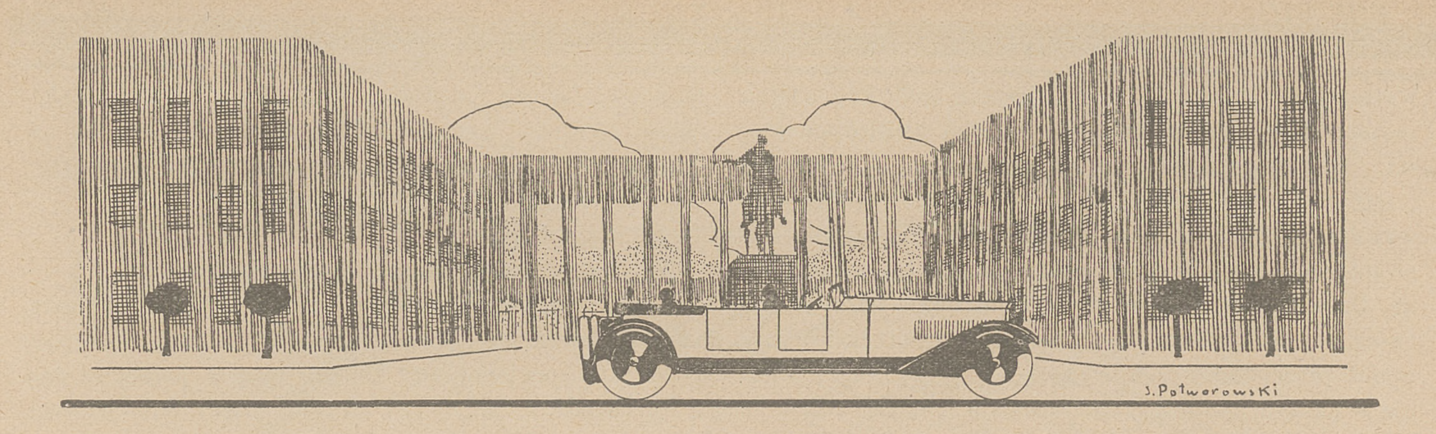
POLSKIE TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW SKODY S. A.

TOWARZYSTWO „ELIBOR" S. A.

VARSOVIE AUTOMOBILE S. A.

AUTO KONCERN S. A.

które przez zapisy na wewnętrzne obligacje Automobilklubu Polski przyczyniły się do powiększenia środków na nabycie własnej siedziby Klubu.



PRZED WPROWADZENIEM NOWEJ TARYFY CELNEJ

POLITYKA CELNA NIE POWINNA HAMOWAĆ ROZWOJU KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ. — OBLICZANIE CŁA „AD VALOREM". — UPROSZCZENIE FORMALISTYKI CELNEJ.

Jesteśmy w okresie przed rewizją taryfy celnej. Niewątpliwie dość sprzeczne poglądy będą się ścierały przy ustalaniu nowych stawek celnych, tak jak dość sprzeczne muszą być interesy producentów krajowych i importerów. Mamy jednak dowody, że tak jedna jak i druga strona potrafi się wznieść ponad swoje doraźne interesy i patrzeć na sprawę z punktu widzenia rozwoju automobilizmu, jako całości. Z tego też punktu widzenia i my będziemy patrzyli na to zagadnienie.

Pierwsze pytanie brzmi: podnieść czy obniżyć stawki celne? Za podniesieniem stawek przemawia chęć ochrony powstającego przemysłu krajowego. Przemysł ten jest nam konieczny i wielokrotnie dowodziliśmy, że na nim musi się oprzeć w znacznej mierze ogólny dobrobyt kraju i jego rozwój gospodarczy. Ale przemysł samochodowy dopiero zaczyna się rozwijać i wykazuje się jeszcze bardzo małą produkcją. Zamknąwszy więc dowóz samochodów przez bardzo wysokie cła, zahamowalibyśmy rozwój automobilizmu, a przedewszystkiem komunikacji samochodowej na dłuższy okres czasu, gdy przecież rozwój tej komunikacji jest wprost konieczny dla gospodarczego ożywienia całych połaci kraju, szczególnie dla tych, które nie mają dostatecznie gęstej sieci kolejowej. Stawki celne nie mogą więc być tak wysokie, by miały hamować normalny rozwój nowoczesnego życia.

Dopóki wytwórnie krajowe produkują zbyt małe ilości wozów, by mogły pokryć choć połowę wewnętrznego zapotrzebowania, musimy znaleźć inny sposób, by je poprzeć, ale bez szkody dla rozwoju motoryzacji wogóle. Mogą posłużyć do tego celu przedewszystkiem specjalne premje, które byłyby wypłacane wytwórcom za każdy samochód zbudowany w kraju, lub innego rodzaju środki, mające na celu poparcie wytwórni krajowych bezpośrednio, a nie zapomocą zahamowania dowozu samochodów wogóle. Powiem nawet więcej, zbyt silne ograniczenie dowozu nie leży obecnie w interesie samych wytwórni krajowych, gdyż dla swego rozwoju na przyszłość muszą mieć one rynek zbytu, którego pojemność wyrabia się w miarę rozwoju automobilizmu.

Nie znaczy to, żebyśmy rewizję dotychczasowych stawek uważali za zbyteczną. Chodzi nam tylko o to, aby wielkie korzyści ogólne, jakie przynosi rozwój komunikacji samochodowej, nie były pominięte przy rozważaniach nad nową taryfą celną.

Tyle co do wysokości stawek; więcej mamy do powiedzenia w sprawie sposobu ich obliczania i klasyfikacji samochodów.

Wszyscy zgodzą się z tem, że stawki celne powinny faworyzować samochody użytkowe w przeciwieństwie do zbytkownych. Samochód luksusowy charakteryzuje się przedewszystkiem wysoką ceną, to też cło winno być, naszem zdaniem, obliczone od wartości samochodu. Na wysokość cła nie powinny wpływać takie lub inne cechy konstrukcyjne, które dzisiaj są może stosowane tylko na samochodach luksusowych, ale jutro mogą się znaleźć na wszystkich samochodach użytkowych. W ciągu ostatnich paru lat mieliśmy dużo przykładów pod tym względem, że wymienię chociażby rozpowszechnienie się karoseryj zamkniętych, hamulców na przednie koła, silników 6-cio cylindrowych i inne.

Niższe cło na podwozia jest najzupełniej słuszne i będzie niewątpliwie utrzymane. Cały pięknie rozwijający się przemysł karoseryjny temu właśnie zawdzięcza swe powstanie.

Pozostaje sprawa cła na części. Obłożenie wyższem cłem części składowych aniżeli samochodów kompletnych wydaje się nam niczem nieuzasadnione. Być może, że przy ustalaniu obecnej taryfy, to znaczy kilka lat temu, ustawodawca miał na celu pobudzenie naszych

warsztatów, które nie mogły jeszcze budować całych samochodów, przynajmniej do wyrobu niektórych części. Być może nawet, że zarządzenie to było słuszne i odniosło swój skutek. Wiele warsztatów próbowało wyrobu części i zdobyło dzięki temu już pewne doświadczenie i śmiałość w poczynaniach na własną rękę. Doświadczenie to przydaje się obecnie naszym wytwórniom do budowy swych własnych samochodów, ale wyrób części samochodów zagranicznych nie leży obecnie w naszym interesie i nie może się opłacać. Tak więc jeżeli wyższe cło na części miało swe uzasadnienie poprzednio, to go teraz już nie ma. Sądzimy więc, że cło na części powinno być obliczane w tej wysokości, jak na podwozia, i proporcjonalnie do wartości danej części a nie w stosunku do wagi. Kryterjum wagi byłoby tu jeszcze bardziej zawodne aniżeli w zastosowaniu do całych samochodów, bo najdroższe części są często właśnie najlżejsze.

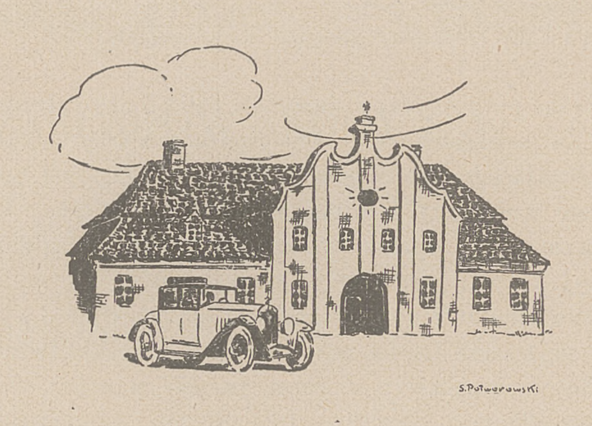
Mówiąc powyższe mieliśmy na myśli części składowe danego samochodu, a nie części składowe wspólne jak magneta, świece, prądnice, akumulatory i t. p. Takie części powinny stanowić oddzielną grupę i cło na nie winno być zależne od tego, czy są w kraju wytwórnie, które do ich fabrykacji przystępują.

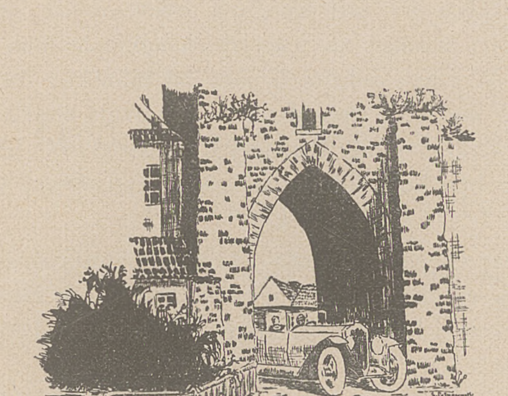
Na zakończenie jeszcze jeden dezyderat.

Nowa taryfa celna musi być prosta w swym układzie. Obliczenie cła nie powinno stanowić sztuki, dostępnej tylko dla specjalistów. Chodzi nam z jednej strony o uniknięcie nadużyć, a z drugiej zależy nam na tem, by importer nie tracił nieprodukcyjnie czasu i zabiegów na oclenie samochodów, bo to podnosi znacznie t. zw. „koszty handlowe“, które w rezultacie opłaca nabywca samochodu. Jeżeli przeciwstawiamy się zbytniemu podwyższeniu ceł, z których dochód idzie przecież na rzecz Skarbu, to tembardziej musimy zwalczać haracz za skomplikowaną procedurę celną, która nikomu nie przynosi pożytku.

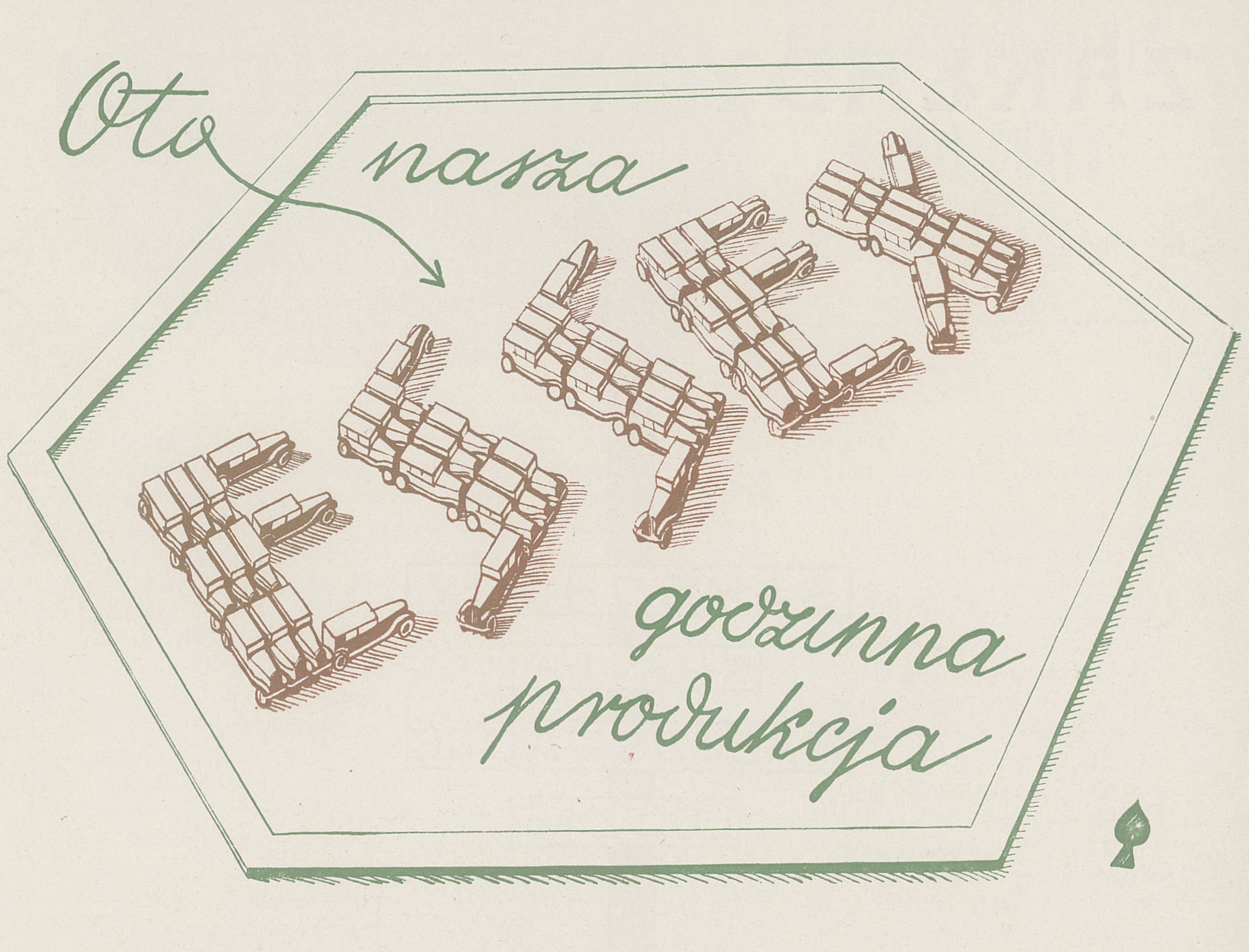
Kazimierz Wallmoden.

BIURO
TURYSTYCZNE
AUTOMOBILKLUBU POLSKI
WARSZAWA
OSSOLIŃSKICH 6
TEL. 96-54





Udziela wszelkich wiadomości z dziedziny turystyki automobilowej w kraju i zagranicą. Układa szczegółowe marszruty dla podróży samochodowych. Informacje o stanie dróg, hotelach, restauracjach, warsztatach samochodowych i garażach w całej Europie. Sprzedaż map i przewodników automobilowych.



GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

„HUDSEXWAY"

Gdańsk, Reitergasse 12-15

ZASTĘPSTWA REJONOWE:

Warszawa — „Motor-Traders", ul. Twarda 64 oraz „Motofors", Kredytową 9. Łódź — Hugon Strobach, Piotrkowska 154. Kraków — inż. Bolesław Landau, Podwale 5. Lwów — „Auto-Palais", Jagiellońska 20. Poznań — Szafarkiewicz i Menzel, Wały Wazów 22. Gdańsk — Otto Albert, Langer Markt. Katowice — Inż. S. Hochermann, Wita Stwosza 3. Białystok — „Brosexauto", Sienkiewicza 12.

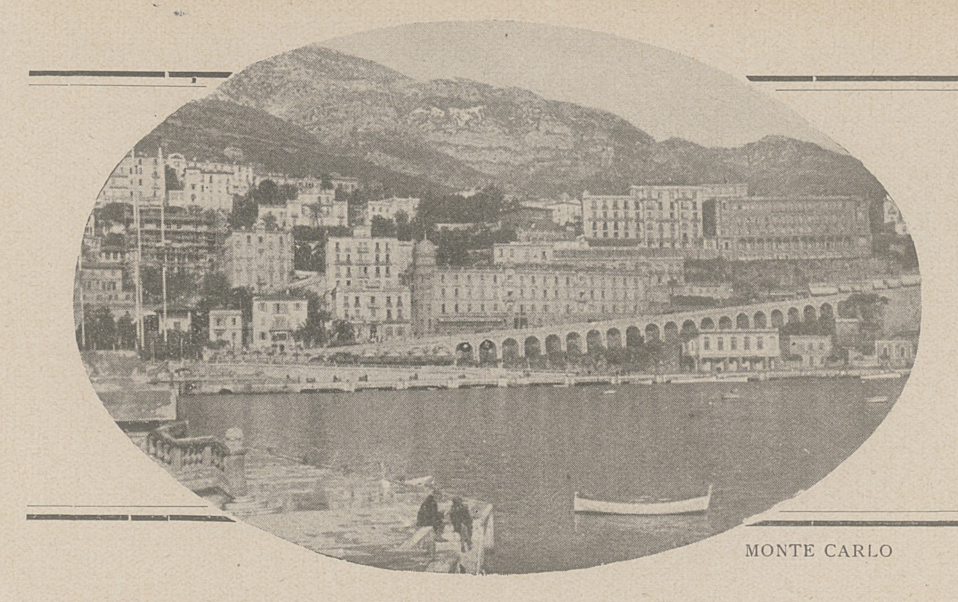
PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI



DYREKCJA

WARSZAWA, KRÓLEWSKA 35, TEL. 523-25

DRUKARNIA WŁ. ŁAZARSKIEGO W WARSZAWIE



MONTE CARLO

MOJE WSPOMNIENIA Z MONTE CARLO

NAPISAŁ

MARJAN KRYNICKI

Przystępując do skreślenia swych wspomnień i wrażeń z tegorocznego Zjazdu Gwiaździstego do Monte Carlo, zająć się muszę przedewszystkiem omówieniem udziału kierowców polskich w tej wspaniałej imprezie. Jak już o tem doniosła prasa codzienna i tygodniowa, kierowcy nasi, ze względu na ogromne trudności atmosferyczne, nie byli w stanie dotrzeć do Monte Carlo w przepisanym terminie, podobnie zresztą, jak i czterdziestu innych konkurentów. Niema zatem powodów do załamywania rąk nad tym rezultatem, gdyż w sporcie samochodowym, a szczególnie w tych trudnych zawodach, przyczyny zewnętrzne, nieprzewidziane okoliczności i przypadek oddziaływują bardzo silnie na ostateczne wyniki. Co więcej, trudności wzrastają proporcjonalnie do kwadratu lub sześcianu wielkości podjętego zadania, a zauważyć należy, że zadanie kierowców naszych nie należało do najłatwiejszych. Jakiekolwiekbądź zresztą są osiągnięte rezultaty, tegoroczny udział polskich kierowców i — weźmy to dobrze pod uwagę — polskiego samochodu w pięknych zawodach International Sporting Clubu, przedstawia wiele momentów jaknajbardziej korzystnych, dających jaknajpiękniejsze nadzieje na przyszłość.

Nie są to wcale gołosłowne twierdzenia, gdyż fakty przemawiają za niemi niezbicie. Przedewszystkiem trzeba tu wziąć pod uwagę ilość samochodów zgłoszonych i startujących z Polski. Pomijając mało nas obchodzących zawodników zagranicznych, którzy zamierzali od nas startować, ale, za wyjątkiem sympatycznego i dzielnego Petita, zrezygnowali z tego zamiaru, wyruszyć miało do Monte Carlo aż sześć samochodów prowadzonych przez kierowców polskich. Z tej liczby nie pojechali tylko dwaj krakowianie Ripper i Rostworowski i to jedynie dlatego, że nieprzebyte zaspy śnieżne uniemożliwiły im dotarcie do punktów startu. Z pozostałej czwórki trzy samochody przebiegły całą Europę, docierając do Monte Carlo i osiągając pełny sukces, jeżeli chodzi o zainteresowanie sportowej opinji zagranicznej. Znakomite czasy Gorzeńskiego i Tyszkiewicza na ich wspaniałym Stetyszu, chlubie naszego automobilizmu, fenomenalne przeciętne Tłuchowskiego na wielkim wozie Renault i nieporównany animusz sportowy niezmordowanego Kołaczkowskiego na jego maleńkiej Zbrojówce — wszystko to wzbudziło szczere zainteresowanie i podziw zarówno w sferach samochodowych, jak i w całej prasie zagranicznej. W Paryżu Tłuchowski i Gorzeński byli na czele wszystkich samochodów, startujących ze wschodniej i środkowej Europy, to też prasa wysuwała ich, jako murowanych faworytów, kandydatów na pierwszą nagrodę. Jak nam opowiadano później w Monte Carlo, nieprzybycie na czas polskich wozów wywołało ogólną konsternację, gdyż nikt nie przypuszczał, aby po zwalczeniu tylu trudności, mogły zajść jakieś nieprzewidziane wypadki na najłatwiejszym odcinku drogi. Niestety, beznadziejna walka z mgłą, zalegającą całą środkową Francję, zmogła do reszty siły fizyczne Tłuchowskiego i Kołaczkowskiego, którzy niemal bez przerwy prowadzili swe wozy od Warszawy, a nagła choroba mechanika opóźniła jazdę Gorzeńskiego



Nagroda zdobyta przez p. Gorzeńskiego na samochodzie Stetysz na konkursie komfortu w Monte Carlo.



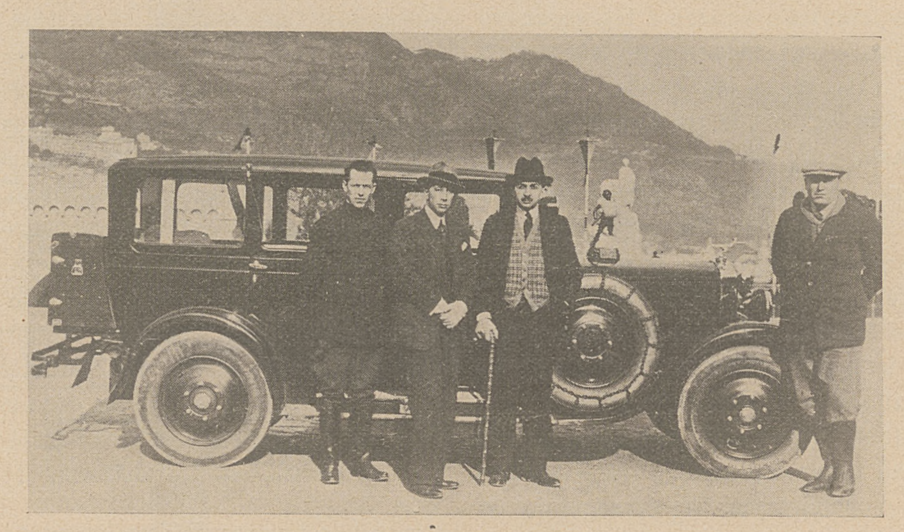
Tak wyglądał Stelyoz i jego dzielna obsada, przy opuszczaniu zaśnieżonej Polski...

W ten sposób kierowcy polscy niemal na progu zwycięstwa, zrezygnować musieli z pewnych laurów. Nie znaczy to jednak, aby wysiłek ich był bez znaczenia. Do ostatnich możliwości bronili oni honoru polskiego sportu automobilowego i z honorem wyszli z zapasów, tak iż wszyscy musieli skłonić głowę przed ich wyczynem.

Tyle jeśli chodzi o opinję zagraniczną. Dla nas tegoroczny udział kierowców polskich w zjeździe do Monte Carlo posiada stokroć większe znaczenie, gdyż wykazał on niezbicie, że sport automobilowy rozwija się w Polsce jaknajpomyślniej i szybko postępuje naprzód. Udział w imprezach zagranicznych ma tę dobrą stronę, że przez porównanie z obcymi widzi się własne braki i wady, lecz także i swoje punkty dodatnie. Tegoroczny Zjazd Gwiaździsty do Monte Carlo pokazał jak na dłoni, że w sporcie samochodowym tych punktów dodatnich przybyła nam ostatnio ilość znakomita.

— — — — — — —

Ten krótki wstęp uważałem za rzecz konieczną dla oświetlenia stanowiska, z jakiego spoglądać należy na rezultaty uzyskane w Monte Carlo przez kierowców polskich. Teraz przejść już mogę do swych właściwych wspomnień.



...a tak wyglądał po przybyciu na słoneczną Rivierę.

Drogę do Monte Carlo odbywałem jako pasażer samochodu Renault, zgłoszonego do udziału w Zjeździe przez p. Zdzisława Skarbek Tłuchowskiego. Początkowo zamierzaliśmy wyruszyć ze Lwowa, aby przebyć jaknajwiększą ilość cennych kilometrów, to też na dwa dni przed startem, czyli w piątek 18 stycznia, wyjechaliśmy z Warszawy aby zawczasu przybyć na miejsce. Chodziły coprawda głuche wieści, że na drodze do Lwowa leżą ogromne zaspy śniegowe, ale wtedy nikt sobie jeszcze z tegorocznej zimy nic nie robił. Ufni w moc silnika i w łopaty, przytroczone z tyłu samochodu, przebyliśmy gładko sto pierwszych kilometrów, na której to przestrzeni nie było wcale zasp. Dalej jednak zaczęło być gorzej. Wjechaliśmy w wygrzebany w śniegu korytarz, którego białe ściany przekraczały gdzieniegdzie metrową wysokość. Przebiliśmy się rozpędem przez kilka mniejszych zasp i wreszcie pod jakąś górką utknęliśmy. Trzeba było wysiąść z samochodu i podepchać go do szczytu górki, poczem przejechaliśmy kilka kilometrów i utknęliśmy po raz drugi. Tu już wykopywanie zajęło nam przeszło godzinę, a gdy wreszcie maszyna ruszyła — zdołała się posunąć zaledwie o kilkanaście metrów i... ugrzęzła na dobre. Z pomocą sprowadzonych ze wsi ludzi i koni wygrzebywaliśmy się z tej pułapki aż do zmroku. O dotarciu do Lwowa nie mogło być mowy, gdyż dalej, za Lublinem, zaspy leżały jeszcze większe.

Po przenocowaniu w pobliskiej cukrowni Garbów, gdzie nas gościnnie przyjmował „Klub kawalerski", nie bez poważnych trudności powróciliśmy do Warszawy, wśród szalonej zadymki, zasypującej momentalnie nasze ślady.

Wobec niemożliwości dotarcia do Lwowa uzyskaliśmy pozwolenie na start z Warszawy i wyruszyliśmy w drogę w niedzielę 20 stycznia o godzinie 9 i pół wieczorem. Do celu w Monte Carlo dotrzeć należało w środę, najpóźniej do godziny 4 po

poł., tak, iż na przebycie 2614 klm. mieliśmy niecałe 67 godzin.

Na drodze do granicy niemieckiej nie napotkaliśmy już ani jednej zaspy. Po szosie, przykrytej równiutką warstwą zmarzniętego śniegu jechało się pierwszorzędnie, to też Poznań minęliśmy o 1 w nocy, a w niespełna dwie godziny później przekroczyliśmy w Gorzycku granicę.

Jeszcze przed Berlinem śnieg zniknął zupełnie i pogoda uczyniła się niemal wiosenna. Do Berlina wjeżdżamy o 9 rano i, pobłądziwszy trochę po mieście, wpadamy na Leiptziger Platz przed siedzibę Automobilklub von Deutschland, gdzie przyjmują nas bardzo uprzejmie i wizują nam przejazd w książce drogowej.

W ciągu całego dnia przecinamy Niemcy, monotonną, płaską drogą, wiodącą przez Brandenburg, Magdeburg, Braunschweig, Hameln i Dortmund. Jedynem urozmaiceniem podróży są szosy, pokryte warstwą śliskiego lodu, na którym samochód zdradza wyraźną tendencję zatańczenia od rowu do rowu. Trzeba jechać bardzo ostrożnie i wolno — a tu czas ucieka.

O zmroku wjeżdżamy w Zagłębie Ruhry. Ten odcinek drogi ma już ustaloną smutną sławę w opinji automobilistów, udających się na Zjazd do Monte Carlo. Trudno policzyć, ile tam padło wymysłów i złorzeczeń. Zagłębie Ruhry jest to bowiem jakby jedno wielkie miasto, ciągnące się niemal bez przerwy na przestrzeni osiemdziesięciu kilometrów. Droga idzie tam stale ulicami, wijąc się przez przeróżne zaułki, to też automobilista ciągle błądzi i nawraca, a w rezultacie nadkłada drogi i klnie. Dość chyba powiedzieć, że jechaliśmy przez to piekło równe cztery godziny.

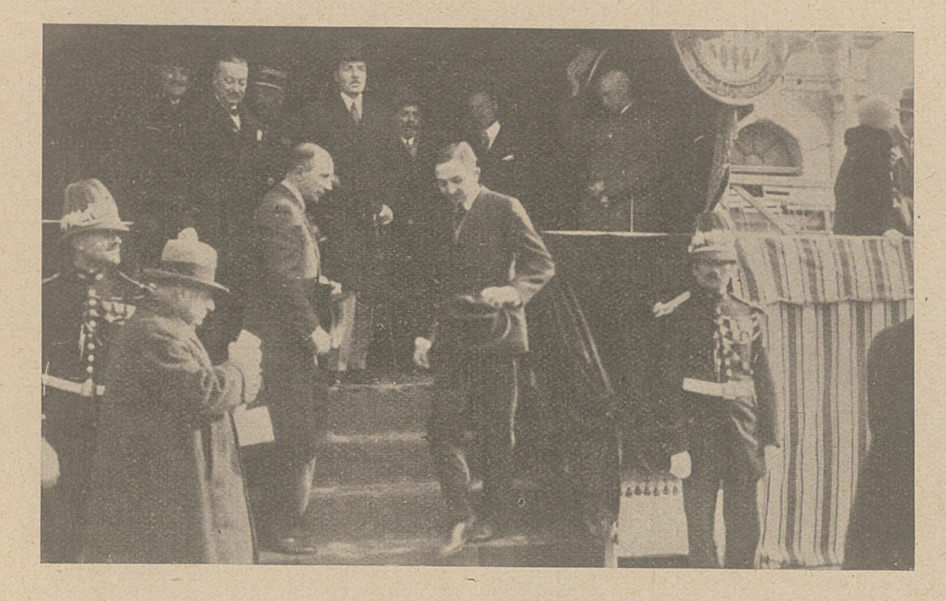
Wyrwawszy się z Zagłębia mijamy prędko Kolonję i Akwizgran, skąd już niedaleko do granicy belgijskiej. Na kilkaset metrów przed granicą minęliśmy Kolaczkowskiego, który wyjechał z Warszawy dziesięć godzin przed nami. Miał on przejścia z akumulatorem i stracił dużo czasu, ale mimo to jedzie dalej, nie tracąc otuchy.

Nocna jazda przez Belgję nie należała do przyjemności, gdyż szosy były śliskie, a w dodatku mgła utrudniała orjentację. Dopiero o szóstej rano, w słabym blasku wschodzącego dnia, wjeżdżamy w szerokie aleje Brukseli. W pięknej siedzibie Royal Automobile Club de Belgique powitali nas ze zdecydowanie zaspanemi i znudzonemi minami dyżurujący całą noc panowie. Po załatwieniu formalności i wypiciu kawy jedziemy dalej w kierunku granicy francuskiej.

We Francji mgła zaczęła wzmagać się, pokrywając świat nieprzeniknioną zasłoną. W końcu nie widzieliśmy nawet nadjeżdżających z przeciwka samochodów i w biały dzień posuwaliśmy się poomacku, z zapalonemi latarniami, z szybkością nie większą, niż 30—40 klm/g. W ten sposób jadąc, dotarliśmy do Paryża dopiero o 5 po południu, a zatem w porze największego ruchu. Zanim więc załatwiliśmy formalności w Automobile-Club de France i zanim kupiliśmy nowy sygnał, minęło prawie dwie godziny. Wyjechaliśmy więc z Paryża już po ciemku, kierując się na Lyon.

Pod miastem mgła była tak nieprzenikniona, że jechać mogliśmy jedynie w długim sznurze samochodów, poruszających się naprzód krok za krokiem. O wymijaniu nie mogło być mowy, gdyż groziło to niechybną katastrofą.

Dalej mgła przerzedziła się nieco, tak iż w niezłem tempie przejechaliśmy przeszło sto kilometrów. Niestety na tem się skończyło. Mleczny tuman, wirujący przed samochodem w blasku reflektorów, zgęstniał ponownie, zmuszając nas znowu do ograniczenia szybkości. Posuwaliśmy się żółwim krokiem zmęczeni i wyczerpani do ostatecznych granic. Oczy kleiły się i omdlewały znużone członki. W końcu, gdy straciliśmy tyle czasu, że przyjazd na termin do Monte Carlo stał się więcej niż pro-



Konstruktor Stelysza hr. Stefan Tyszkiewicz (z prawej strony) i p. Gorzeński po otrzymaniu nagrody z rąk księcia Monaco.



Plakieta za ukończenie Zjazdu, przyznana p. Gorzeńskiemu na samochodzie Stelysz.

blematycznym, uznaliśmy, że rozsądniej będzie zrezygnować z dalszej jazdy. W mieście Moulins zapadliśmy na zasłużony odpoczynek.

— — — — — — —

Tak się przedstawia w krótkim zarysie przebieg jazdy i przyczyna rezygnacji Tłuchowskiego. W identycznych mniej więcej warunkach wycofał się również Kołaczkowski. Natomiast przyczyną niedojechania na czas Gorzeńskiego nie były trudności atmosferyczne.

Wyruszył on z Warszawy o siedem godzin wcześniej niż nasz Renault, to też przez zamgloną Francję przejechał w ciągu dnia i, mając znacznie łatwiejsze warunki, dotarł do Lyonu już we wtorek o 9 wieczorem. Stąd do Monte Carlo pozostawało tylko niespełna 450 klm., tak że dojechanie na czas było rzeczą absolutnie pewną.

Niestety wkrótce za Lyonem jeden z mechaników gwałtownie zachorował, tak iż tempo jazdy Stetysza musiało być o połowę zmniejszone. Na kontroli w Avignon chory nie mógł już wysiąść z samochodu, a w dalszej drodze stan jego pogarszał się z każdą chwilą. W Brignolles zdecydowano się zawezwać lekarza, który stwierdził ostry atak ślepej kiszki i polecił umieścić chorego w szpitalu. Po telefonicznem porozumieniu się z kierownictwem Zjazdu w Monte Carlo, pozostawiono mechanika w Brignolles pod opieką lekarską, poczem wyruszono w dalszą drogę, obciążając samochód przepisanym balastem. Niestety wszystkie te czynności zabrały tyle czasu, że do Monte Carlo dojechał Stetysz już po zamknięciu kontroli.

Jury Zjazdu, uznając ten wypadek „siły wyższej“, przyznało Gorzeńskiemu plakietę za ukończenie zawodów. Ponadto otrzymał on jeszcze pierwszą nagrodę na konkursie komfortu w grupie wozów stających poza konkursem. Tak więc pierwszy występ polskiego samochodu na terenie międzynarodowym zakończył się bardzo pięknym sukcesem.

— — — — — — —

Do Monte Carlo przyjechaliśmy drogą przez Marsylję zamiast w środę dopiero w sobotę 26 stycznia w południe, tak, iż ze wszystkich imprez zdążyliśmy zobaczyć tylko wyścig górski na wzniesieniu Mules. Wyścig ten organizowany jest na dystansie trzech kilometrów, na trasie obfitującej w bardzo ostre skręty.

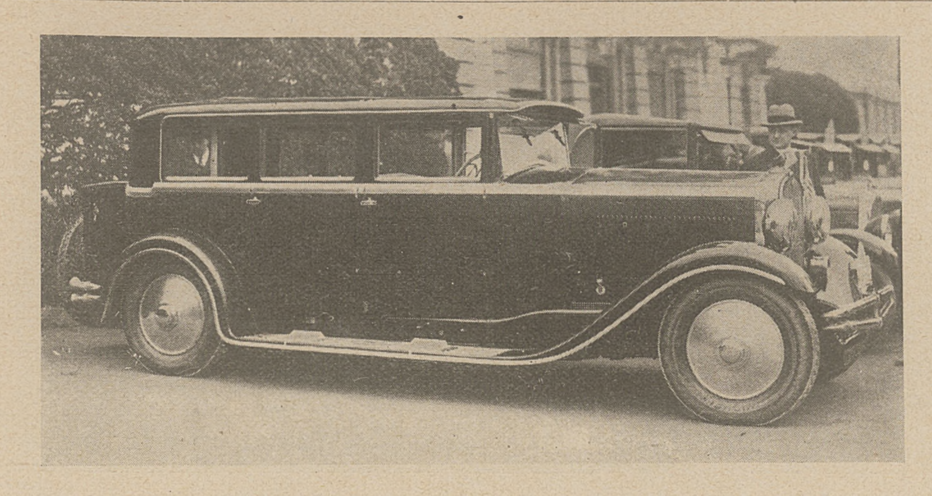
Start znajduje się niedaleko miasta, bo zresztą w księstwie Monaco wszędzie jest niedaleko. Po przejechaniu kilku stromych ulic wydostaliśmy się na szosę wykutą w skale, tak wąską, że dwa samochody mogą się na niej wyminąć jedynie wtedy, jeśli jeden z nich przystanie na boku. Policjanci wskazują nam drogę poprzez jakieś dzikie wiraże, których nasz długi Renault ani rusz nie chce wziąć bez użycia tylnego biegu. Im wyżej wjeżdżamy, tem wspanialszy roztacza się widok na leżące u stóp góry miasto i błękitne morze.

Jeszcze kilka skrętów i jesteśmy na starcie. Niema tu wcale wyścigowej atmosfery, gdyż stoi tylko trochę samochodów raidowych i uwija się kilkadziesiąt osób z ich obsady, bez żadnego zresztą zdenerwowania i rozgorączkowania. Widzów ani na lekarstwo, czemu się wcale nie należy dziwić, gdyż o tej porze są w Monte Carlo same stare Angielki, które zbyt mało się interesują sportem samochodowym, aby wyłaziły na tak stromą górę dla zobaczenia niezbyt ciekawego wyścigu.

Konkurs ma rzeczywiście przebieg dosyć monotonny. Co kilka minut wyrusza ze startu jakaś maszyna i w spacerowem tempie pnie się pod górę, przyhamowując w dodatku bardzo na ostrych wirażach. Poszedłem i ja do góry, aby zobaczyć owe skręty i przy tej okazji zauważyłem rzecz, która przejęła mię zgrozą. Oto na trasie biegu widniały głębokie na kilkanaście centymetrów koleiny, a zakręty pokryte były dołami takiejże niemal głębokości. Nigdy nie przypuszczałem, aby we Francji było to możliwe. Zły stan szosy przyczynił się bezwątpienia do stosunkowo słabych rezultatów osiągniętych w tegorocznym wyścigu, na co złożył się pozatem brak specjalnych sportowych wozów na starcie i brak wybitniejszych lub też dobrze obeznanych z trasą kierowców. Długie i ciężkie limuzyny niezbyt ochotnie



Jeden z uczestników Zjazdu na konkursie regularności.



Wspaniały Delage, który zdobył pierwszą nagrodę na konkursie komfortu.

pięły się pod górę, a kierowcy naogół słabo dawali sobie radę z szalonemi wirażami. Tak więc wyścig na Mont des Mules nie bardzo mnie zbudował. Stwierdziłem stanowczo, że u nas imprezy tego rodzaju urządza się znacznie lepiej i efektowniej.

— — — — — — —

Z samochodami, które brały udział w Zjeździe, zapoznałem się bądź to na wyścigu górskim, bądź to na niedzielnej defiladzie, bądź też poprostu na ulicy. W garażu, gdzie stał nasz Renault, miałem ponadto sposobność dokładnie obejrzeć ciekawą węgierską maszynę Weiss Manfred, która o mały włos nie zdobyła pierwszego miejsca w klasyfikacji Zjazdu. Maszyna ta, wyglądająca conajmniej na dwulitrówkę, posiada maleńki, czterocylindrowy, dwutaktowy motorek o pojemności zaledwie 875 cm³. Aż się nie chce wierzyć, że ten lilipuci silnik mógł przynieść z Bukaresztu, w tak trudnych warunkach drogowych, tę ciężką wielką maszynę z przestronną karoserją i czterema pasażerami — i to w dodatku z przeciętną szybkością prawie 41 klm/g.

Inną ciekawą maszyną z dwutaktowym silnikiem był niemiecki samochód D. K. W., na którym Macher przybył poza konkursem z Królewca. Wóz ten posiadał jednakże tylko dwa cylindry, podobnie, jak dwutaktowa Zbrojówka Kołaczkowskiego.

Z małych samochodów wyróżniał się pozatem La Licorne, jedyna maszyna, która przybyła z Warszawy w przepisanym czasie. Coprawda niewiele brakło jej kierowcy Petitowi do spóźnienia się, gdyż na ostatnią kontrolę wpadł on na dwadzieścia sekund przed ostatecznym terminem.

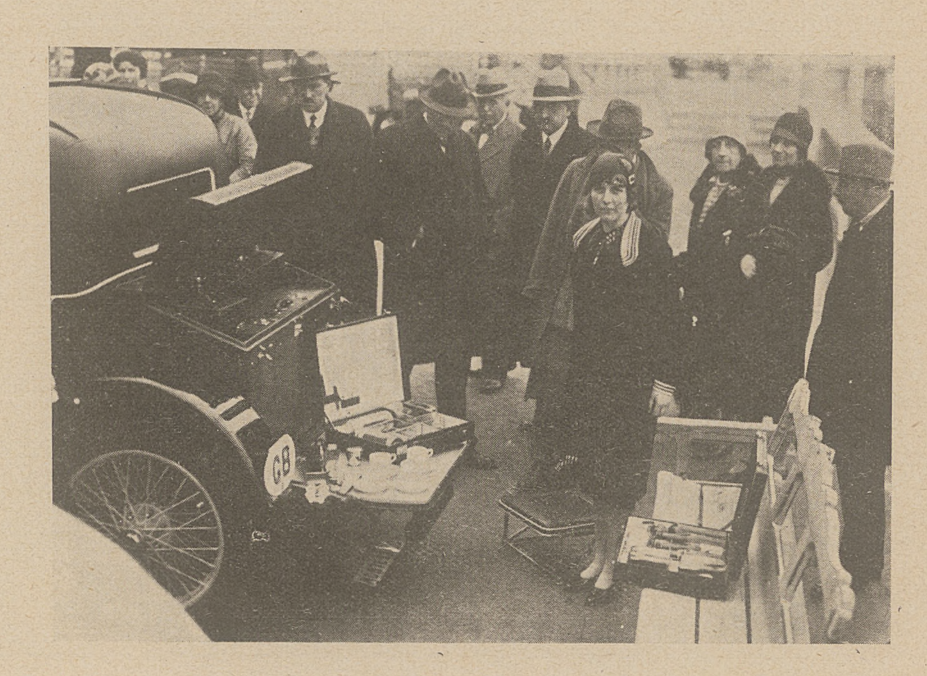
Na defiladzie wyróżniała się swą wspaniałą linją i błyszczącym lakierem ogromna limuzyna Delage z rozsuwanym dachem. Był to wóz znanego lyońskiego fabrykanta karoseryj Ottina, który przybył z Lyonu po to tylko, aby zdobyć pierwszą nagrodę na konkursie komfortu. Sport sportem, a interes interesem.

Bardzo komfortowemi karoserjami odznaczały się również samochody angielskie, zdobywając szereg odznaczeń na konkursie. Jedna maszyna Sunbeam miała także rozsuwany dach na piękną pogodę.

Kiedy już mówię o Anglikach nie od rzeczy będzie wspomnieć, że wszyscy angielscy uczestnicy Zjazdu Gwiaździstego, których widziałem w Monte Carlo, mieli wyjątkowo ponure miny. Pochodziło to, jak się domyślam, stąd, że ani jeden Anglik nie uzyskał dobrego miejsca w klasyfikacji Zjazdu. Wszystkie wozy angielskie przebyły coprawda bardzo duży dystans, przyjeżdżając aż z John O'Groats, ale ze względu na opady śnieżne uzyskały dosyć niewielkie szybkości przeciętne. Stąd strata punktów i w rezultacie rzadkie miny.

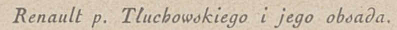
Dobrym humorem odznaczała się jedynie Miss Brunell, która w klasyfikacji Zjazdu uzyskała dopiero dwudzieste miejsce, ale zato zdobyła sobie ogromną popularność dzięki ciekawym urządzeniom w karoserji swego samochodu. Tłumy otaczały stale jej angielskiego Talbota, skarosowanego jako kabrjolet zielonego koloru z ciemno żółtemi obwódkami. Na drzwiach tej karety z obu stron widnieje napis „Ketty" — imię jasnowłosej Miss.

Karoserja wewnątrz wybita do-

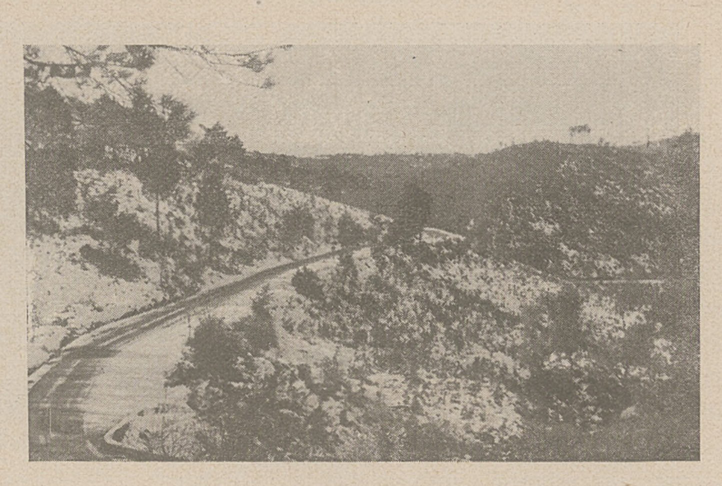


Miss Brunell prezentuje swój bar.





Renault p. Tłuchowskiego i jego obsada.



Droga do Nicei pokryta była śniegiem.

skonałą skórą; poduszki i oparcia przykryte białemi haftowanemi zarzutkami. Główną jednak uwagę zwraca tablica rozdzielcza, na której umieszczono sześć zegarów, około dziesięciu różnych guzików, oraz z prawej strony jakiś tajemniczy, mały, niklowany lewarek, pod którym widnieje wąski otwór, zakończony srebrną muszlą.

Miss Brunell prosi z uśmiechem o pociągnięcie za lewarek. Po dwudziestu sekundach, ku ogólnej radości, z otworu wypada do muszli zapalony papieros.

Jeszcze większą sensację wzbudził prawdziwy bufet, zainstalowany w samochodzie Miss Brunell. W trzech hermetycznych kuferkach, umieszczonych z tyłu wozu mieści się nakrycie dla czterech osób, jedzenie i napoje, wszystko dostępne w ciągu kilkudziesięciu sekund.

Wielki zwycięzca Zjazdu Gwiaździstego, Holender doktór Van Eijck musi być człowiekiem bardzo skromnym, gdyż nigdzie nie można go było dostrzec. Coprawda samochód jego nie przedstawiał nic osobliwego, gdyż był to zwykły, seryjny Graham Paige, jednakże zawsze przyjemnie jest obejrzeć zbliska triumfatora, zwłaszcza, że o zwycięstwie jego należy powiedzieć parę słów. Van Eijck jest bowiem pierwszym automobilistą, który wygrał Zjazd do Monte Carlo na samochodzie amerykańskim. Zwycięski Graham Paige posiadał czterobiegową skrzynkę o dwóch złączeniach bezpośrednich, którą firma ta wprowadziła niedawno w swych ostatnich modelach. Nie będę ryzykował twierdzenia, że ta konstrukcja skrzynki biegów dopomogła Holendrowi do uzyskania pierwszego miejsca w Zjeździe, powiem jednakże, że jest rzeczą ciekawą, iż właśnie ten, a nie żaden inny samochód amerykański wygrał tak trudne i poważne zawody w Europie. Zwłaszcza, że nie jest to bynajmniej wypadek odosobniony.

— — — — — — — — — —

Nie chcąc nadmiernie przedłużać niniejszego artykułu pominąłem w nim wszystkie swe uwagi i spostrzeżenia na temat: „Jak należy jechać na Zjazd Gwiaździsty do Monte Carlo". Spostrzeżenia te zawrę w oddzielnym artykule.



Fragment z portu w Monaco

X-A MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA
ROWERÓW I MOTOCYKLI
W MEDJOLANIE

Medjolan, w styczniu.

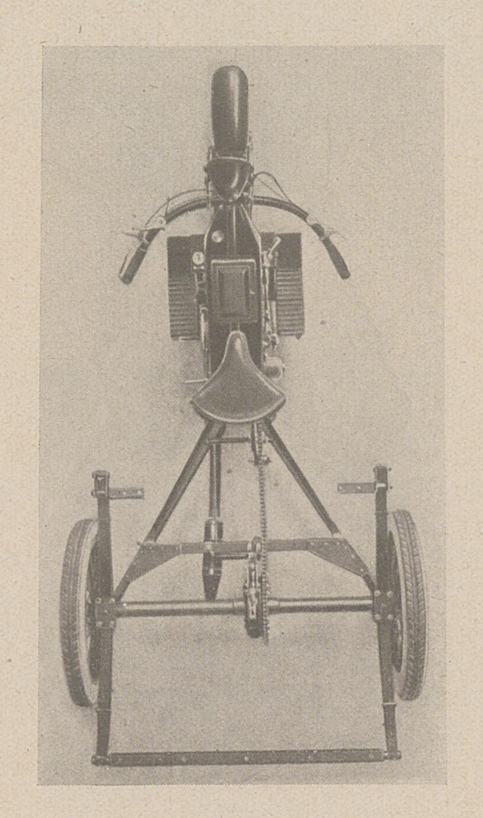
W salonach Pałacu Sztuki w Medjolanie odbyła się w dniach od 19-go do 27-go stycznia doroczna, dziesiąta z rzędu, Międzynarodowa Wystawa Rowerów i Motocykli, która właściwie była par excellence wystawą motocykli, na kilkadziesiąt bowiem stoisk było zaledwie paru wystawców rowerów.

Rewelacji konstrukcyjnych nie napotykało się, natomiast cechą charakterystyczną wystawionych objektów było dokładne i staranne odrobienie.

Co się tyczy mocy silników, to przeważająca większość motocyklów bez przyczepek posiadała silnik o pojemności około 350 cmc, znaleźć jednak można było sporo z silnikami 250 cmc, a nawet i 175 cmc. Nieliczne sidecary opatrzone były w silniki 500 cmc. W powyższych granicach wahała się moc silnika, słabsze niż 175 cmc i mocniejsze niż 500 cmc zupełnie się wyeliminowały.

Naogół widać, że wiele intensywnej pracy włożono w udoskonalenie szczegółów, uproszczenie konstrukcji, ułatwienie i zracjonalizowanie montażu. Doprowadzenie silnika do względnej doskonałości dozwoliło konstruktorom zwrócić baczniejszą uwagę na budowę ramy, ulepszenie resorów nawet tylnego koła i zharmonizowanie zbyt silnie rozwiniętego serca motocykla—silnika z resztą jego części. Nadszedł wreszcie czas, że przestano dążyć do osiągnięcia jaknajwiększej szybkości, a pomyślano o wygodzie jeźdzca, ułatwieniu mu kierowania maszyną, kontrolowania działania silnika i t. p. Większość motocykli turystycznych posiada wbudowane w zbiorniki instrumenty „pokładowe": zegar, licznik kilometrowy, szybkościomierz, oświetlenie elektryczne, automatyczne smarowanie i t. d.; ponadto zaopatrzone są przeważnie w bardzo silne tłumiki.

OD WŁASNEGO KORESPONDENTA



Podwozie moto-furgonu Guzzi.

Cały, bez wyjątku, włoski przemysł motocyklowy był na wystawie reprezentowany (zgórą 30 firm). Z zagranicznych wystawców wymienić należy: angielskich: A. J. S., Ariel, B. S. A., Coventry Eagle, Douglas, New Hudson, Royal Enfield, Triumph, amerykańskich: Indian, Harley-Davidson, niemieckich: N. S. U., D. K. W., Zündapp, belgijskich: F. N., Gillet. Większość z nich jest na rynku warszawskim znana, ograniczę się więc do pobieżnego opisu ważniejszych marek włoskich.

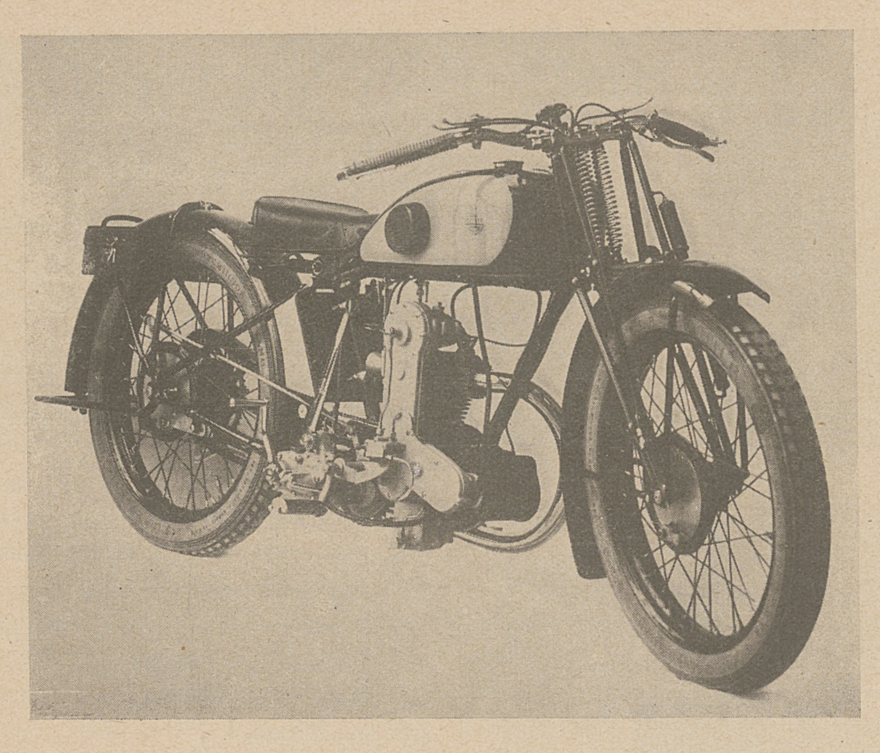
„Ancora" wystawiła dwie lekkie motocykletki z silnikami 175 i 250 cmc dwusuwowemi, trzy szybkości, sprzęgło cierne.

W stoisku znanej firmy *„Moto-guzzi"* znajdowały się dwa motocykle — sportowy i tuurystyczny, oba z silnikiem 499 cmc, poziomym, zaopatrzone w bardzo pomysłowe automatyczne smarowanie. Ponadto wystawiony był moto-furgon z tymże silnikiem, dla podwójnego użytku: rama jego składa się z dwóch części, z których tylna jest wymienna. Przy sprzężeniu przedniej części ramy z podwoziem typu samochodowego na dwóch kołach otrzymujemy wózek do przewożenia towarów o nośności 350 kg, przy sprzężeniu z normalnem kołem — zwykły motocykl.

Firma *„Ardea"* prezentuje bardzo nowocześnie zbudowaną maszynę z silnikiem jednocylindrowym, poziomym, 248 cmc, o trzech szybkościach i automatycznem smarowaniu.

Bracia *Della Ferrera* wystawili trzy typy motocykli: jeden z silnikiem 175 cmc o trzech, wzgl., podług życzenia klijentą, czterech szybkościach, oraz dwa typy z silnikiem 500 cmc: „Alpi" i „Super Sport", ten ostatni osiągający szybkość do 125 km/g. Na uwagę zasługuje przy tych dwóch typach bardzo proste połączenie przywózka z ramą.

Przy motocyklach marki *„Mas"* bardzo rozpowszechnionej, zwłaszcza



Motocykl Benelli „Extra Lusso" 175 ccm.

we Włoszech północnych, napotykamy dwa rodzaje silników: jeden 250 cmc, drugi 500 cmc z dwoma cylindrami pionowemi. Typ 500 cmc — turystyczny — posiada wszelkie możliwe ulepszenia i, jak widzimy z fotografji, nowoczesny i estetyczny wygląd.

Wielkiem zainteresowaniem cieszyło się stoisko jednej z najstarszych firm motocyklowych *Bracia Benelli*, szczególniej nowowypuszczony typ „extra lusso", prawdziwe cacko.

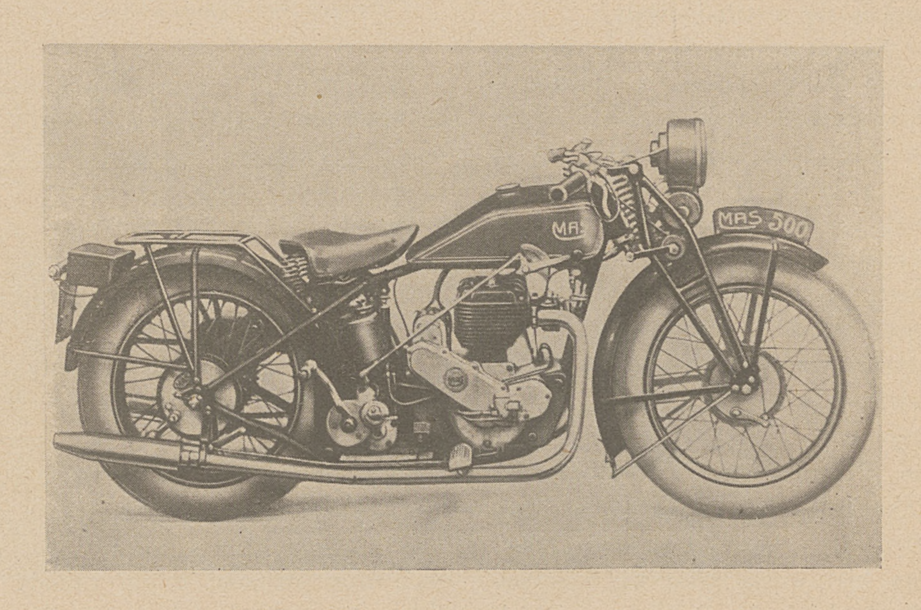
Ciekawą i praktyczną inowację wprowadziły do budowy swoich maszyn Zakłady Mechaniczne *Rossi*. Wszystkie łatwiej zużywające się części silnika, jak tłoki, sprężyny, zawory i t. d. zostały zbudowane ściśle podług wymiarów takichże części silnika Fiata 509. Ponieważ ta ostatnia marka rozporządza bardzo rozgałęzioną siecią przedstawicieli w całych Włoszech, przeto właściciel motocykla Rossi wszędzie prawie może znaleźć części zamienne do swego silnika.

Marka *Frera*, która się wyspecjalizowała w fabrykacji motocyklów dla celów wojennych (do przewożenia chorych i rannych, do karabinów maszynowych i t. p.), wystawiła kilka typów maszyn z silnikami 350 i 500 cmc.

Naogół zaznaczyć należy, że wystawa wzbudziła duże zainteresowanie, frekwencja publiczności była znaczna i, jak słyszę, dokonano dość poważnych obrotów. Motocykl zyskuje coraz bardziej prawo obywatelstwa we Włoszech, zwłaszcza północnych, gdzie sieć wspaniale utrzymanych dróg jest bardzo rozwinięta i gdzie natura hojnie rozsypała swe dary. Pojemność rynku ciągle więc wzrasta, mimo to jednak, jak urzędowe statystyki stwierdzają, na 1 lipca r. z. w całych Włoszech było zaledwie 55 tysięcy motocykli, podczas gdy w Anglji 700.000, w Niemczech 400.000, we Francji 250.000. Do tak niewielkiego stosunkowo stanu posiadania przyczynia się niewątpliwie dość ciężkie jeszcze położenie finansowe Włoch, wynikłe jako rezultat stabilizacji lira, jednakże fabrykanci starają się wszelkiemi siłami ułatwiać kupno swoim klijentom, a sprzedaż na raty jest tak rozwinięta, że cały szereg producentów rozdawał łącznie z katalogami, zawierającemi normalne ceny, specjalne prospekty z warunkami sprzedaży ratowych, po cenach bardzo niewiele wyższych od cen gotówkowych. Zaznaczyć należy, że konkurencja marek zagranicznych, zwłaszcza angielskich, jest bardzo poważna i włoscy producenci bardzo się z nią liczyć muszą, co, rzecz prosta, wychodzi na korzyść klijenta.

Trzeba więc mieć nadzieję, że Włochy, których postępy we wszystkich dziedzinach życia są wprost zdumiewające, i na tem polu dogonią swych sąsiadów. Życzyć tego należy temu dzielnemu i energicznemu narodowi.

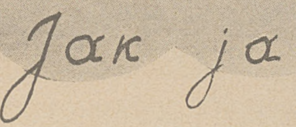
Erl.

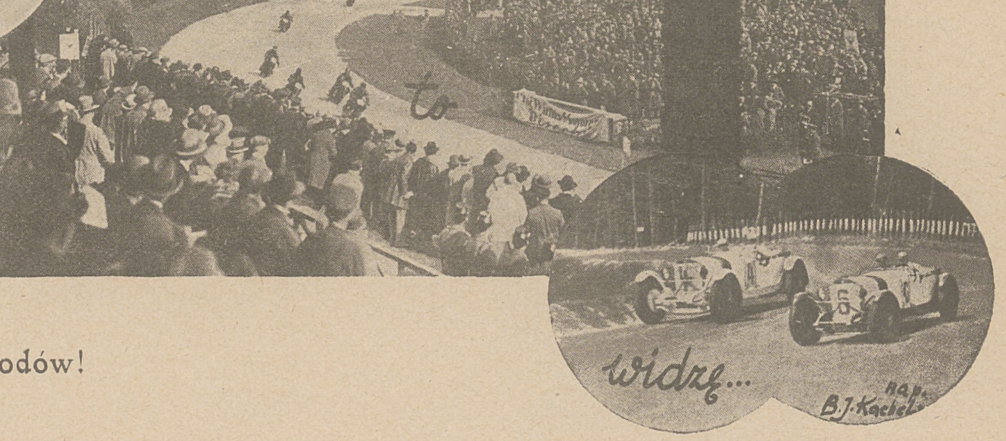


Motocykl M. A. S. 500 ccm.



Jeszcze w sprawie toru samochodowego...





Powinniśmy zorganizować nareszcie pierwsze polskie Grand Prix dla samochodów!

Ta rzecz ma już swoją krótką historję.

W lutym roku bieżącego minęły dwa lata od chwili ogłoszenia przez piszącego te słowa na łamach „Auta“ artykułu p. t. „Polskie drogi i polski tor“, artykułu, mającego na celu wykazanie zrozumiałej dla wszystkich konieczności posiadania własnego toru samochodowego. Bezpośrednim odruchem Redakcji było natychmiastowe, w tym samym numerze, co artykuł, zamieszczone zawiadomienie o konkursie na projekt polskiego toru samochodowego. Wyznaczony pierwotnie kilkumiesięczny termin został z kolei rzeczy przedłużony. Potem nastąpiło milczenie.

Drugim, pośrednim może etapem historji naszego toru był (znów mój) artykuł, zamieszczony również w „Aucie“ (Nr. 11 z 1927 r.), w którym starałem się rzecz traktować więcej realnie: rzuciłem projekt. Rezultat był znakomity — dla mnie: dość wysokie honorarjum autorskie. I cisza.

Trzecim — ostatnim etapem — był (jeszcze raz mój, za co najserdeczniej przepraszam, ale ja już taki jestem...) zamieszczony w tygodniku „Autolot“ artykuł sprawozdawczy z pierwszego polskiego wyścigu motocyklowego o Wielką Nagrodę Polski. W zakończeniu tego artykułu rzuciłem myśl realizacji toru w drodze zebrania pewnych bodaj funduszów. Zaproponowałem „system łańcuchowy“, który przecież tylekrotnie w różnych wypadkach dawał zupełnie pomyślne rezultaty. Zadeklarowałem drobną sumę, wezwałem jednego z przyjaciół — zadeklarowała pewną sumę Redakcja pisma, też wzywając swych przyjaciół — zebrano tego coś około stu złotych — i koniec.

To jest właśnie krótka historja tej rzeczy.

— — — — — — — — — — — — —

Grajmy w otwarte karty.

Na ogłoszony przez Redakcję „Auta“ konkurs wpłynęły, wedle posiadanych przezemnie informacji, dwie prace, z których jedna, jako niezaopatrzona w kopertę, zawierającą nazwisko, a więc jako nieodpowiadająca wymaganiom regulaminu, została à priori odstawiona. Pozostała jedna — jedyna praca, jeden — jedyny projekt, znów mój, za co bardzo przepraszam. Nie chodzi mi w tej chwili wcale o bronienie tego jedynego projektu — chodzi mi o stwierdzenie faktu niesłychanie nikłego zainteresowania się ogółu automobilistów tą sprawą wtedy, gdy istnieje oficjalna możliwość publicznego wypowiedzenia się. Przecież, gdyby na ogłoszony przez Redakcję naszego pisma konkurs wpłynęło 100—200 odpowiedzi, to, gdyby nawet żadna z nich nie nadawała się całkowicie do przyjęcia, przecież mielibyśmy pewien materjał, na którym możnaby się opierać. Byłyby to wskazówki, jednak wskazówki niezmiernie cenne. Nie można i nie wolno marzyć o torze, siedząc z założonemi rękami i czekać na pomoc rządową. Należy sprawę ująć „po amerykańsku“: pokazać, co potrafią zrobić przedewszystkiem ci, którzy dążą do posiadania toru. Jestem najzupełniej przekonany — ba, pewny, że, gdy sprawa znajdzie się na dobrej drodze, znajdzie się i pomoc rządowa w postaciach przeróżnych, nie wyłączając tych, o jakich mówiłem w powołanych artykułach, a których tu już powtarzać nie będę.

— — — — — — — — — — — — —

Sprawa znalazła się jednak na drodze zupełnie złej — na drodze zupełnego, jak powiedziałem, braku zainteresowania. Nie znaczy to, iżby była przegraną i dlatego jedynie poruszam ją raz jeszcze na łamach

„Auta“ — jedynego organu, który nietylko jest powołany, ale winien troszczyć się o pierwszorzędny tor samochodowy. Wyobrażam sobie, iż wśród szeregu dobrych interesów, jakie na automobilizmie można zrobić, poczynając od organizowania „specjalnych działów samochodowych“ przez wszystkie powołane i niepowołane do tego pisma, a kończąc na intratnych przedstawicielstwach, nienajgorszym będzie interesem inwestowanie polskiego kapitału w polski tor samochodowy. Jak na tem wyjść może gmina, w rejonie której tor taki powstanie — tego dowodem jest niemieckie Adenau, posiadające Nürburg: gmina ta kwitnie. U nas, gdzie naogół niema miłej szosy na przejażdżki, szosy wolnej od furmanek ze śpiącymi chłopami i bawiącej się wprost pod samochodem dzieciarni — taki Avus opłaci się ze stawek, pobieranych za prawo przejażdżki, w krótkim czasie. A przecież przedsiębiorstwo uruchomić może szereg agend ubocznych, jak zakłady gastronomiczne, lokale godziwych rozrywek i. t. d. To byłyby korzyści materjalne, że nie wymieniam już moralnych, poprostu może państwowych, płynących z tego faktu, iż tor samochodowy postawi automobilizm polski odrazu w rzędzie wielkich mocarstw samochodowych. Chociaż nie jesteśmy jeszcze mocarstwem pod względem przemysłu samochodowego.

— — — — — — — — — — — —

Proponuję restytucję myśli o konkursie na polski tor samochodowy. Konkurs musi nosić wszelkie cechy poważnego przedsięwzięcia, począwszy od wymagań, skończywszy na nagrodach.

Powinniśmy przecież, mając pierwszorzędnych automobilistów, wyrównywujących dobrą klasę europejską, zorganizować nareszcie pierwsze polskie Grand Prix dla samochodów na wzorowym, reprezentacyjnym torze.

Jakkolwiek bowiem nie można odmówić słuszności twierdzeniu, iż nie należy meblować sobie salonu, gdy się niema całego krzesła w innym pokoju — to jednak dziś tor samochodowy nie będzie wcale zaprzeczeniem słusznej teorji życia, głoszącej: „wedle stawu grobla“.

AUTOBUSY A KOLEJE

Jak w różnych państwach przedstawia się sprawa konkurencji tych dwóch środków lokomocji

Jednem z palących zagadnień gospodarczych jest obecnie konkurencja samochodu i kolei. W naszych warunkach wobec 30.000 samochodów, wysuwanie tej sprawy na czoło zagadnień ekonomicznych jest jeszcze przedwczesne, jeżeli jednak przyjrzymy się temu, co się dzieje na zachodzie Europy lub w Ameryce, to przyznamy, że współzawodnictwo, czy też współpraca, kolei i samochodów mają pierwszorzędne znaczenie gospodarcze. Obecny olbrzymi rozwój przemysłu i handlu na całym świecie jest w znacznej mierze zasługą kolei, które pierwsze stworzyły duże i sprawnie działające lądowe sieci komunikacyjne i zdobyły wyłączny niemal monopol na transport podróżnych i towarów. Monopol jednak został zachwiany z chwilą pojawienia się i rozwielmożnienia samochodu i koleje stanęły wobec faktu zmniejszenia się wpływów z eksploatacyj swych linij.

Wpłynęła na to w pierwszej mierze okoliczność, że teraz wiele osób rozporządza swym własnym wygodnym i sprawnym pojazdem mechanicznym i nie korzysta już z usług kolei podczas podróży czy to za interesami, czy to dla turystyki, czy też dla wyjazdu na lato. Strata tej „klijenteli“ jest jeszcze dotąd dla kolei nie groźna, bo zrównoważona jest ogólnym powojennym wzrostem zamiłowania do podróżowania i turystyki. Jednakże wzrastać będzie w miarę coraz większej popularyzacji samochodu.

Z drugiej strony wiele przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych zaopatruje się w samochody ciężarowe i transportuje samo swoje towary i wytwory z pominięciem kolei.

Ta konkurencja prywatnego samochodu godzi w podstawy bytu ekonomicznego kolei i jest o tyle niebezpieczna, że kolej właściwie pozbawiona jest bezpośrednich środków walki z nią, bo tu współzawodnictwo odbywa się na różnych płaszczyznach. Dotąd kolej posiadała, jak już zaznaczyłem, wyłączny niemal monopol na transport osób i towarów, i ten monopol stwarzał charakterystyczne dla każdego monopolu warunki pewnej dyktatury i nieliczenia się z klijentem. A teraz klijent przestaje korzystać z usług kolei nie dlatego, żeby przeszedł do innego konkurenta, ale dlatego, że poprostu kolei już nie potrzebuje, mając swój własny środek komunikacji. Kolej zaczyna się znajdować poniekąd w sytuacji kupca czy też przedsiębiorcy, mającego do zbycia mało potrzebny towar. Musi więc zacząć reklamować się, poszukiwać klijenta, dbać o zaspokojenie jego potrzeb i o to, żeby go nie stracić.

Najniebezpieczniejszą jednak dla kolei odmianą samochodu jest autobus. Jest dla niej tem groźniejszy,

że włazi na jej własne podwórko, i jest konkurentem, współzawodniczącym w tejże samej dziedzinie komunikacji publicznej i odbierającym najlepszych klijentów.

O tej właśnie konkurencji słyszy się coraz więcej u nas, a na zachodzie jest ona palącą sprawą, grożąca nieraz ogólnej równowadze gospodarczej. Dowodem znaczenia, jakie się jej przypisuje jest chociażby to, że wypływała już kilkakrotnie nawet na forum międzynarodowe, jak np. na Kongresie Międzynarodowych Izb Handlowych w Sztokholmie w r. 1927, oraz na Światowych Kongresach Transportu Mechanicznego w Londynie w r. 1927 i w Rzymie w r. 1928.

Dla zaznajomienia więc polskiego czytelnika z rozwojem tych spraw zagranicą i ze środkami przedsięwziętemi dla jaknajpomyślniejszego rozwiązania tego zagadnienia, pozwolę sobie na podstawie artykułów p. Jacques Thomas'a z zeszłorocznych jesiennych numerów „Revue générale des Routes", opisać pokrótce obecny stan walki, a raczej dążeń do stworzenia współpracy kolei i autobusów w ważniejszych krajach Europy i Ameryki.

Najostrzejszą formę tej walki widzimy w Anglji, w kraju klasycznego liberalizmu gospodarczego. Jak dotąd niema tam mowy o jakiejś współpracy przedsiębiorstw kolejowych i autobusowych, a czynniki miarodajne nic prawie nie zrobiły dla poprawy sytuacji. Przedsiębiorstwa autobusowe podjęły, nie kierując się żadnemi innemi względami, prócz zysku, ostrą walkę z prywatnemi przedsiębiorstwami kolejowemi, które na tej walce wychodzą jaknajgorzej, bo np. w okresie od r. 1921 do 1927 ruch osobowy i towarowy zmalał o 25%. Wskutek tej walki, jak również wobec ogólnego kryzysu przemysłowego i wprowadzenia na kolejach ośmiogodzinnego dnia pracy, straty eksploatacyjne przedsiębiorstw kolejowych są oceniane na miljon funtów sterlingów miesięcznie! Konkurencja obejmuje nietylko dziedzinę współzawodnictwa na danych szlakach komunikacyjnych, ale także i dziedzinę walki taryfowej. Tak np. w sierpniu r. u. przedsiębiorstwa kolejowe zdobyły się nawet na to, że wprowadziły specjalne bilety powrotne dla wyjazdów na t. zw. „week-end", przyczem cena takiego biletu jest niższa od ceny pojedyńczego normalnego na tymże dystansie i bilet jest ważny od piątku rana do wtorku wieczór. Manewr taki miał na celu zachęcenie week-end'owiczów do korzystania dla swych wyjazdów z usługi kolei. Przedsiębiorstwa autobusowe, zrzeszone w silne „Stowarzyszenie transportu samochodowego" odpowiedziały natychmiast jeszcze większem obniżeniem swych taryf.

Dla wyjaśnienia sytuacji i stworzenia jakiegoś znośnego „modus vivendi" powstała niedawno tak zwana „Królewska Komisja do spraw kolejowych i samochodowych", mająca za zadanie doprowadzić do porozumienia między przedsiębiorstwami kolejowemi i autobusowemi. Jakie będą rezultaty prac tej komisji, trudno przewidzieć, a tymczasem pisma codzienne donoszą, że przedsiębiorstwa kolejowe noszą się z zamiarem wykupienia wszystkich linij autobusowych.

Przeciwieństwem stosunków angielskich są stosunki panujące w Niemczech, gdzie sieć kolejowa tworzy jednolity system i zależy całkowicie od państwa. Przedsiębiorstwa autobusowe, rozproszone dotąd i drobne, zgrupowane zostały ostatnio w wielkie towarzystwo akcyjne, tak zwane „Gemischte Wirtschaftliche Gesellschaft", którego 55% kapitału należy do Rzeszy i poszczególnych krajów. Taka organizacja przedsiębiorstwa, analogicznego poniekąd do towarzystwa „Lot", eksploatującego obecnie polskie linje lotnicze, pozwala drogą pewnego przymusu stworzyć współpracę linij autobusowych i kolejowych. Jeżeli weźmiemy jeszcze pod uwagę to, że poczta eksploatuje liczne własne linje autobusowe, to widzimy, że w Niemczech kierownictwo całości sieci komunikacyjnych jest skoncentrowane w ręku państwa.

Pośrednie natomiast rozwiązanie zagadnienia konkurencji autobusowo - kolejowej widzimy w Stanach Zjednoczonych i Francji, gdzie prywatne przedsiębiorstwa kolejowe odrazu zrozumiały znaczenie autobusu i samochodu ciężarowego, widząc w nim przedewszystkiem współpracownika, który odpowiednio potraktowany, może przysporzyć duże korzyści. W Kanadzie i St. Zjednoczonych 60 towarzystw kolejowych, a także 260 tramwajowych eksploatuje własne linje autobusowe, a 55 towarzystw kolejowych posiada stale zorganizowany przewóz towarów samochodami ciężarowemi, obejmując nietylko samo dostarczanie towarów ze stacyj do składów klijenta w obrębie danego miasta, ale także i transport na większe odległości. Szlaki linij samochodów ciężarowych stanowią dalszy ciąg linij kolejowych lub też mają na celu połączenie stacyj z miejscowościami dalej położonemi od kolei, ale w wielu wypadkach biegną także równolegle do samej linji kolejowej i mają za zadanie szybki transport ładunków mniejszych od wagonowych na dystansie do 80 klm. Przewóz ten uskuteczniają przedsiębiorstwa kolejowe własnemi samochodami lub też zawierają kontrakty z przedsiębiorstwami stale prowadzącemi transport samochodami ciężarowemi.

Najdokładniej charakteryzuje p. J. Thomas stosunki francuskie. Tu przedsiębiorstwa kolejowe, prawie wyłącznie prywatne, zrozumiawszy znaczenie automobilizmu, zajęły się same, korzystając ze swej doskonałej organizacji, stworzeniem komunikacji samochodowej, ubiegając w ten sposób ewentualną konkurencję. Rozwój więc prywatnej komunikacji autobusowej, niezależnej od kolei, nie jest dla nich groźny, zwłaszcza, że we Francji rozpowszechniło się subwencjonowanie li-

nij autobusowych przez państwo, departamenty i gminy, a podania o subwencję rozpatruje specjalna komisja w Ministerstwie Robót Publicznych, która może odrzucić podanie linji, grożącej konkurencją kolejom lub innym istniejącym już samochodowym linjom o charakterze publicznym. Rozwój komunikacji autobusowej wstrzymał jedynie rozbudowę nowych linij tramwajowych lub też kolei podjazdowych.

Współzawodnictwo prywatnego samochodu zmusiło koleje do zrewidowania polityki taryfowej i do wzmożenia reklamy i propagandy, mającej na celu zjednywanie i utrzymywanie klijenteli, przedewszystkiem podróżnych. Wydano więc w ostatnich latach mnóstwo plakatów, afiszów, ulotek, broszur i innych wydawnictw, opisujących i zachwalających miejscowości, letniska i zdrojowiska, leżące na terenie obsługiwanym przez daną linję kolejową, zorganizowano biura turystyczne, zwiększono w wagonach komfort i wygodę, stworzono nowe pociągi pospieszne, załatwiono sprawę zatrzymywania się pociągów na mniejszych stacjach, wprowadzono ulgowe bilety miesięczne, podróże kombinowane koleją i autobusami, przedłużono ważność biletów i t. p. Pozatem przedsiębiorstwa kolejowe weszły w ścisły kontakt ze związkami i zrzeszeniami turystycznemi.

Dla zachęcenia do korzystania z usług kolei osób, wyjeżdżających na letnisko i pragnących mieć ze sobą samochód, wprowadzono bilety rodzinne oraz przewóz samochodów koleją za niewielką opłatą. Pozatem na rodzinny bilet można zabrać szofera.

Najważniejszym jednak wysiłkiem francuskich przedsiębiorstw kolejowych było zorganizowanie własnych linij autobusowych. Już nawet przed wojną poszczególne linje zorganizowały komunikację autokarami, obsługującemi tereny turystyczne. Były to linje wycieczkowe okrężne lub też linje stanowiące przedłużenie linij kolejowych i docierające do ciekawszych i ładniejszych miejscowości, oddalonych od kolei. Pierwsze takie linje stworzyło towarzystwo kolei P. L. M. — Paris — Lyon — Mediterranée, organizując w roku 1911 linje autokarowe w Alpach. W roku 1914 eksploatowało już 40 linij, pokrywających rocznie 400.000 klm. i przewożących 45.000 pasażerów. W zeszłym roku eksploatowało „P. L. M.“ 200 linij autokarowych, przejeżdżających 3.000.000 klm. i przewożących 250 tysięcy osób rocznie.

Inne linje kolejowe utrzymują intensywną komunikację autobusową turystyczną na południowem wybrzeżu, w Jurze, Pirenejach, Wogezach, Alzacji, Lotaryngji, Bretanji, Ardennach, Auvernji i na północnem wybrzeżu Francji nad kanałem La Manche. Obok linji turystycznych koleje stworzyły liczne linje autobusowe, obsługujące potrzeby komunikacyjne terenów przemysłowych i handlowych i uzupełniające sieć kolejową danych towarzystw. Przez odpowiedni dobór szlaków oraz rozkładów jazdy osiągnięto jaknajdalej idącą współpracę tych dwóch najpotężniejszych środków komunikacji. Sieć autobusowa uzupełnia wydatnie sieć kolejową i dzięki doskonałemu rozplanowaniu można obecnie przejechać z jednego końca Francji na drugi, korzystając jedynie z autobusów.

Część linji autobusowych eksploatują i prowadzą same towarzystwa kolejowe, część zaś specjalne tak zwane „Société Auxiliaire des Transports Automobiles“, czyli pomocnicze towarzystwa transportu samochodowego, do których towarzystwa kolejowe wnoszą większą część kapitału. Resztę pokrywają koleje dojazdowe i izby handlowe. Zadaniem tych towarzystw jest organizowanie i prowadzenie komunikacji autobusowej w ścisłej łączności z ruchem kolejowym. Pozatem „P. L. M.“ udziela koncesje przedsiębiorstwom prywatnym na eksploatację jego linij autobusowych.

Kończąc swój artykuł, p. J. Thomas z zadowoleniem zaznacza, że francuskie towarzystwa kolejowe idą w znacznej mierze na rękę rozwojowi komunikacji samochodowej, dając jej jaknajlepsze warunki rozwoju i stwarzając z niej dzielnego współpracownika. Ostrzega jednak przed zbyt daleko idącem faworyzowaniem i przecenianiem samochodu, ponieważ kolej zawsze będzie miała w niektórych dziedzinach większą wartość. Chodzi o to, że kolej posiada daleko większy stopień bezpieczeństwa niż samochód, ponieważ posługuje się specjalnemi szlakami, wyodrębnionemi od innego rodzaju dróg publicznych i przytem sam ruch na kolei jest daleko lepiej zorganizowany i uporządkowany niż na drodze jezdnej. Tak np. według danych ogłoszonych przez koleje francuskie na miljard pasażero - kilometrów przypada 1.87 zabitych na kolei, a dla komunikacji samochodowej 67.5 (z czego 46.1 przypada na przechodniów, 21.4 na jadących samochodem).

Zwiększenie liczby kursujących samochodów przyczyni się do dalszego zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu, o ile nie zostanie równocześnie przeprowadzona idealna jego reglamentacja, co jest praktycznie nieosiągalne. W interesie samych automobilistów leży nie zatłaczać dróg nadmiarem pojazdów i pozostawić kolejom te rodzaje transportu, których przewóz drogą jezdną nie daje oczywistych korzyści.

W końcu stwierdza p. J. Thomas, że należy dążyć do ogólnej racjonalnej organizacji przewozów, a zagadnienie, to, żywotne dla interesów kolei i przytem ściśle związane z całokształtem gospodarki krajowej, powinno być należycie rozważone przez władze i wszystkich w tem zainteresowanych, żeby znaleźć rozwiązanie najbardziej korzystne dla całego społeczeństwa.

A Minchejmer
Stud. Pol



Niebezpieczeństwa złych dróg!

Złe drogi nadwyrężają silnik w najwyższym stopniu, wymagając odeń nadzwyczajnego wysiłku. Takie warunki pracy wymagają jednak oleju o wielkiej wydajności. Olejem tym jest właśnie Gargoyle Mobiloil. Nabądźcie tedy w najbliższym składzie markę Gargoyle Mobiloil, dostosowaną specjalnie do Waszego silnika, ustalając ją na podstawie Tabeli Polecającej



Przodujący olej świata.

VACUUM OIL COMPANY S. A.

WARSZAWA—CZECHOWICE.

Pomimo śniegu i mrozu polski samochód WM z powodzeniem odbywał próbne jazdy.

Samochód Chrysler Imperial z karoserją wykonaną w Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie. Własność Konstantego hr. Zamoyskiego.

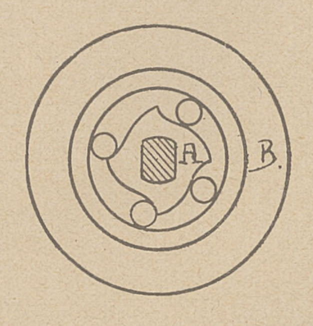
NAPĘD Z WOLNOBIEGIEM

JEGO WADY I ZALETY

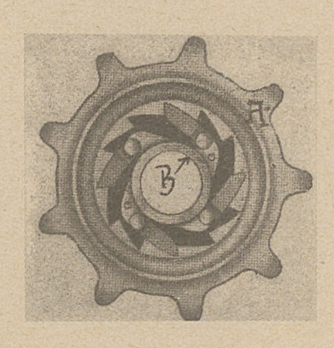
Kto zna historję rozwoju rowerów (bicykli), ten napewno pamięta, że do rozpowszechnienia cyklizmu przyczyniło się ogromnie zastosowanie wolnobiegu. Dla nieznających tego ulepszenia przypomnę pokrótce zasady działania. Otóż jak wiadomo w rowerze, podobnie jak i w samochodzie, napędowem jest koło tylne. Koło to posiada na piaście koło zębate połączone łańcuchem wałkowym z drugiem kołem osadzonem pod nogami cyklisty i opatrzonem w pedały. Otóż jeżeli rower niema wolnobiegu, to wtedy cyklista musi zawsze poruszać nogami razem z pedałami czy rower idzie w górę czy pod górę. Może nawet pedałami hamować. Przy zastosowaniu wolnobiegu (p. rys. 1) koło tylne uniezależnione jest od koła pedałowego, to znaczy, że może się poruszać także wtedy gdy pedały stoją w miejscu. Urządzenie takie jest nader proste, jak widzimy z rysunku 1 i 2. Piasta koła tylnego połączona jest z zapadkami (rys. 2), a koło zębate łańcuchowe za pośrednictwem zębów z łańcuchem. Jeżeli teraz pociągamy koła zębate, to wtedy zapadki zaczepiają o zęby i wieniec zębaty pociąga piastę, a z nią i koło. W przeciwnym wypadku piasta, a z nią i koło idzie wolno (luzem) i wieniec zębaty porusza się niezależnie od piasty.

Jakie nam daje korzyści takie urządzenie? Po pierwsze biedny cyklista jadąc z góry może sobie doskonale wypocząć, gdyż może nogi zostawić w spokoju, a rower i tak własnym ciężarem zjeżdża. Tak samo może dodać nogami „gazu" czyli rozpędzić swego Bucefała, a potem jechać już samym rozpędem, także przytem odpoczywając. Rezultat: cyklista mniej się nakręci pedałów własnemi nogami, więc oszczędza muskułów.

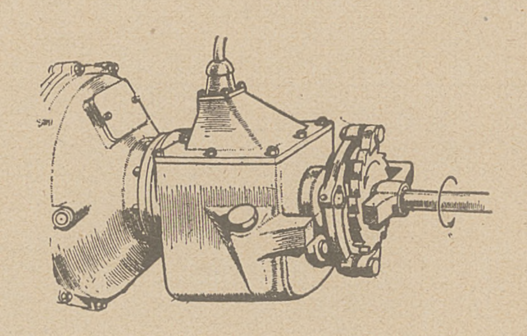
Przetłumaczmy to teraz na samochód. Tym biednym cyklistą oszczędzającym swych nóg jest w samochodzie silnik, który oszczędza na obrotach, a więc na zużyciu, benzynie i smarach. Jaka część w samochodzie odpowiada przekładni w rowerze. Naturalnie wał kardana względnie półośki. Tam więc należy zastosować wolnobieg. Analogja jest tak uderzająca i korzyści tak widoczne, że aż dziwnie, że dopiero teraz konstruktorzy wpadli na pomysł wypróbowania wolnobiegu na samochodzie. Jak widzimy na rys. 3. wolnobieg zastosowany jest pomiędzy wałem kardana a skrzynką biegów. Wyobraźmy sobie teraz co za korzyści daje nam wolnobieg no i jakie za sobą pociąga niedogodności? Wróćmy do naszego cyklisty. Mając wolnobieg na rowerze nie może on hamować pedałami więc i my też na samochodzie nie będziemy mogli hamować samochodu silnikiem wzgl. mieszanką przeciwnie samochód posiadający znacznie większą bezwładność od roweru będzie nam uciekał, jeżeli nie zastosujemy jakiegoś wyłącznika wolnobiegu. Jeżeli więc wolnobieg ma być naprawdę ulepszeniem musi posiadać wyłącznik tak, byśmy w danej chwili mogli wolnobieg skasować, inaczej musielibyśmy zanadto zużywać hamulce. Pozatem tak samo jak cyklista nieprzyzwyczajony do wolnobiegu będzie się z początku czuł nieswojo na rowerze z wolnobiegiem, tak samo i kierowca będzie się czuł bardzo niepewnie na samochodzie z wolnobiegiem, jeżeli nie jest do niego przyzwyczajony. Wyliczyłem na początek wady wolnobiegu — przystąpimy teraz do zalet. Są one następujące:



Rys. 1.



Rys. 2.



Rys. 3.

Rys. 1. Zasada wolnobiegu. Część B połączona jest z kołem, część A z łańcuchem napędzającym. Jeżeli A obraca się szybciej od B to wtedy kulki zostają wciśnięte i wskutek tego i część B musi się poruszać razem. Wolnobieg jest wtedy nieczynny. W przeciwnym wypadku kulki przesuwają się i część B czyli koło tylne idzie luzem, a A może stać w miejscu, lub obracać się w przeciwną stronę. Rys. 2. Wolnobieg rowerowy. Koło zębate odpowiada części A z rys. 1. Działanie wyjasnione przy opisie rys. 1. Rys. 3. Szematyczny rysunek przedstawiający sposób zastosowania wolnobiegu w samochodzie. Umieszczony on jest pomiędzy skrzynką biegów a wałem kardana. Na rysunku mamy tylko szemat działania, dla łatwiejszego zrozumienia narysowane są zwykłe zapadki. W rzeczywistości konstrukcja wolnobiegów jest dosyć skomplikowana.

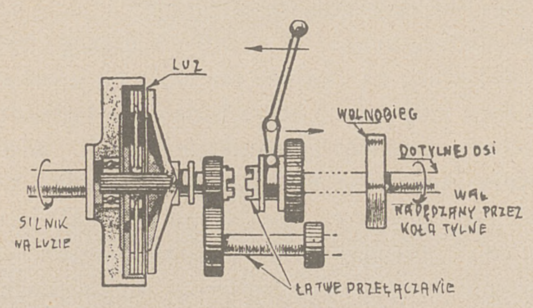
1) Znacznie łatwiejsza zmiana biegów.

2) Oszczędność na benzynie i oliwie około 12 — 20% (wedle prób przeprowadzonych w Anglji).

3) Unikanie zaoliwienia świec i przedłużenie żywota silnika oraz sprzęgła.

4) Zwiększenie przyjemności jazdy i unikanie nadmiernych obrotów silnika.

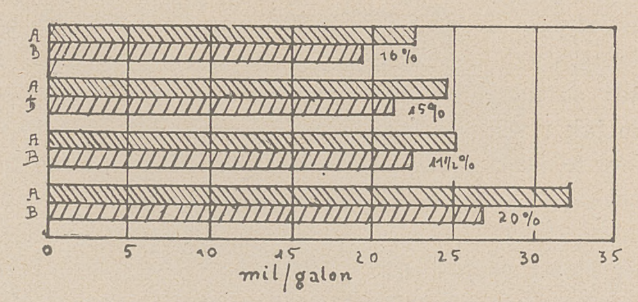
Postaram się po kolei uzasadnić moje twierdzenia. Patrzmy na rys. 4. Widzimy na nim, że podczas wyłączania sprzęgła obie strony skrzynki biegów napędzana i napędowa są wolne więc i tryby są zdane zupełnie na swoją wolę, wskutek tego najbardziej niezdarne przełączenie biegu nie spowoduje nadmiernego zgrzytu trybów. Przy wprawnem posługiwaniu się wolnobiegiem będziemy mieli masę takich sytuacyj, gdzie samochód będzie mógł chodzić własnym rozpędem, a silnik na małych obrotach, dzięki czemu oszczędność na benzynie i oliwie jest oczywista.



Rys. 4. Sytuacja podczas przełączania biegów przy napędzie wolnobiegowym. Jak widzimy skrzynka biegów jest i od strony wału kardana swobodna, wobec czego przełączanie jest nader ułatwione, gdyż wszystkie wały skrzynki są swobodne.

Ponieważ zamiast jazdy na wyłączonem sprzęgle jechać możemy na wolnobiegu, więc sprzęgło jest znacznie oszczędzane, silnik nie cierpi wskutek ustawicznego włączania i wyłączania, a świece się nie zaoliwiają, gdyż niema wypadków, kiedy samochód napędza silnik przy zamkniętym gazie.

Jadąc po szosie lub po wolnej ulicy, możemy od czasu do czasu nabrać rozpędu i długi czas jechać na wolnobiegu, dzięki czemu samochód idzie zupełnie cicho przy silniku idącym na zupełnie małym gazie. Także przy zjazdach z góry lub przy szybkiej jeździe nigdy nie zajdzie taka sytuacja, by samochód napędzał silnik, wskutek czego powstaje nadmiar obrotów.



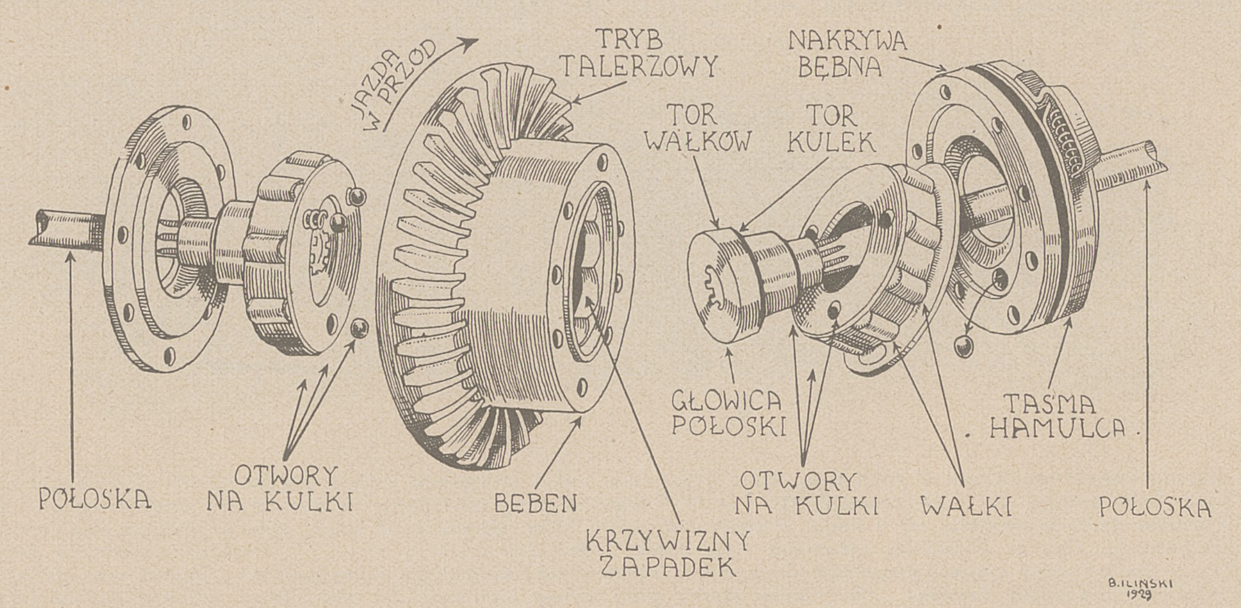
Rys. 5. Graficzne przedstawienie rezultatów prób drogowych na zużycie benzyny. A oznacza samochody bez napędu wolnobiegowego, B—samochody z napędem wolnobiegowym. Różne procenta ekonomji na zużyciu benzyny powstały wskutek tego, że samochody chodziły po różnych drogach. W każdym razie stwierdzono oficjalnie oszczędność na benzynie w granicach od 11,5% do 20% zależnie od terenu i rodzaju drogi.

Wolnobieg bywa zastosowany nie zawsze pomiędzy wałem kardana i skrzynką biegów. Istnieją także konstrukcje np. de Lavauda, gdzie wolnobiegowe są obie półośki. (Rys. 6).

Ciekawe są bardzo próby przeprowadzone w Anglji z samochodami co do zużycia benzyny. Wzięto po parze samochodów typów identycznych, z których jeden miał wolnobieg a drugi nie. Rys. 5 przedstawia graficznie wynik prób. Wykazane oszczędności na benzynie są bardzo zachęcające, gdyż dochodzą do 20%.

W jednym z najbliższych numerów Auto postaram się dać opis techniczny kilku najbardziej ciekawych konstrukcji wolnobiegów.

Stanisław Szydelski.



Rys. 6. Napęd wolnobiegowy de Lavaud'a. W konstrukcji tej są dwa wolnobiegi w półośkach zamiast jednego w wale kardana.

INŻ. R. MORSZTYN.

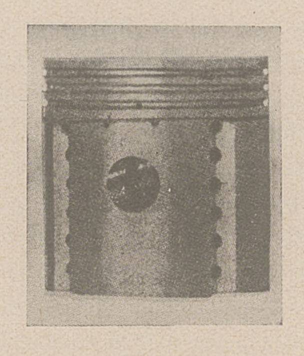
(dokończenie)

Nieco o problemie tłoków lekkich

Spółczynnik rozszerzania się żeliwa wynosi 0,0000122, spółczynnik natomiast rozszerzania się dobrego stopu aluminjowego wynosi 0,0000269. Mamy więc obecnie wszystkie elementy potrzebne do obliczenia. Oznaczywszy średnicę cylindra przez D, zaś tłoka przez d piszemy wzór:

$$d = \frac{D + 0,0000122\ D\ (100 - 20)}{1 + 0,0000269\ (200 - 20)}$$

Bardziej prosty wzór dla określenia luzu dla denka tłoka, nazywając ten luz x będzie $x = D \times 0,0000269\ (200-20)$, który daje wartość większą. Jednakowoż dla denka tłoka nie odgrywa to jak mówiliśmy większej roli, tak, że najczęściej luz ten bywa jeszcze nieznacznie powiększony, osiągając dla 100 mm średnicy tłoka cały jeden milimetr. Inaczej rzecz się przedstawia dla koszulki tłoka. Tutaj różnica temperatur, a więc i rozszerzenie się jest znacznie mniejsze, jednakże przyleganie dokładne bez nadmiernego tarcia tłoka ma wielkie znaczenie. Określenie temperatur w różnych punktach koszulki, jak widzieliśmy, jest bardzo trudne, gdyż zależne od najrozmaitszych czynników, pozatem na luz wpływają w tej części tłoka liczne stałe jego deformacje. Obliczenie najszczegółowsze dla poszczególnych nawet warstw tłoka, nie daje wcale ostatecznie pewnych wskazówek jak dany tłok będzie się zachowywał w pracy, czy będzie miał on skłonności do zatarcia się, czy też będzie klaskał? A w każdym razie jeżeli zadowolić się jedynie teoretycznemi wskazówkami, tak jak przy budowie tłoków żeliwnych, początkowy luz przy silniku zimnym będzie tak znaczny, zwłaszcza przy tłokach o większej średnicy, że klaskanie przed rozgrzewaniem się silnika będzie nie do uniknięcia wraz ze wszystkimi jego dalszemi skutkami. Tłoki o mniejszej średnicy, poniżej 60 mm, które potrzebują niedużego luzu, pracują o tyle ciszej i lepiej, że cienka błonka zimnej jeszcze oliwy między ściankami tłoka i cylindra utrzymuje je, przylepia, że tak można powiedzieć do cylindra i zapobiega chwianiu się ich, póki silnik jest zimny. Dokładne obliczenie koniecznego luzu na podstawie znajomości temperatury korpusu małego tłoka wystarcza dla zapewnienia mu prawidłowego mniej więcej działania.



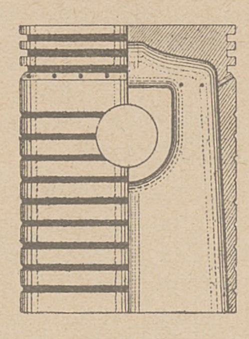
Rys. 12. Tłok Areolite.

Jednym ze sztucznych środków zapewnienia tłokowi w cylindrze prawidłowego ruchu jest powiększenie powierzchni przylegania tłoka do ścianki cylindra przez wydłużenie koszulki tłoka. Jasnem jest, że wtedy kąty pochylenia tłoka przy chwianiu się będą mniejsze, a więc i amplituda chwiania się będzie mniejszą. Środek ten jednak nie może być stosowanym, w dostatecznie pełnych granicach, ponieważ z jednej strony skok nie pozwala na zbyt wielkie wydłużenie tłoka, z drugiej zaś strony korzyści użycia tłoka lekkiego byłyby zredukowane, jeżeliby przez zbyt wielką długość tłoka powiększyło się zanadto jego wagę. Naogół jednak współczesne tłoki lekkie są dłuższe od tej samej średnicy tłoków żeliwnych, co w pewnej nieznacznej mierze łagodzi ich ujemne strony.

Dla rozwiązania problemu tłoków lekkich nie pozostaje wobec powyższego nic innego jak znaleźć dla nich inne formy niż formy klasyczne tłoka żeliwnego. Przedewszystkiem najpierw nasuwającym się środkiem było chłodzenie koszulki tłoka do tak niskiej temperatury, aby rozszerzenie się jego było minimalne. W tym celu ścianki tłoka są możliwie jaknajcieńsze i posiadają żeberka wewnętrzne, które pozwalają ciepłu odpływać z łatwością.

Pozatem jeszcze przerwano ciągłość między koszulką tłoka, a denkiem przez wytłoczenie na całym obwodzie lub tylko jego części rowka poniżej rowków dla pierścieni uszczelniających. Środki te jednak skomplikowały sprawę chłodzenia koszulki tłoka w tym sensie, że ciepło rozchodzi się w nich nie równomiernie po całym obwodzie, lecz głównie wzdłuż zgrubień, podtrzymujących gniazda sworznia. Stąd nierównomierne na całym obwodzie deformacje koszulki.

Niektóre fabryki wprowadziły innego rodzaju konstrukcję, a mianowicie tłoki aluminjowo-żeliwne. Zasada tych tłoków była oparta na dostatecznie łatwem łączeniu żeliwa z aluminjum metodą odlewniczą. W tłokach tych denka, ta najgrubsza i najcięższa część tłoka, wykonane były z aluminjum, natomiast koszulki częściowo lub w całości były żeliwne, względnie stalowe. Do tego typu należały tłoki z szerokiemi obrączkami żeliwnemi, które jednakże jak na tłoki lekkie były zbyt ciężkie i które wskutek względnie

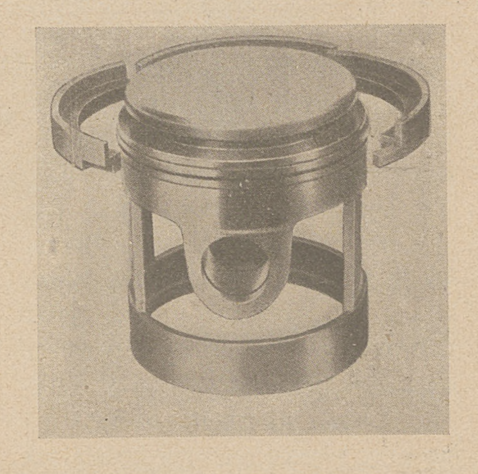


Rys. 13. Tłok Diatherm-Alpax.

małej powierzchni przylegania, którą były właśnie te pierścienie żeliwne, zużywały ścianki cylindrów nie gorzej od tłoków całoaluminjowych. Postępem w tym typie tłoków jest tłok Fontal'a. W tłoku tym górna część osi sworznia jest aluminjowa, dolna zaś całkowicie żeliwna. Ponieważ dolna część tłoka poniżej gniazda sworznia może być zupełnie cienką, ogólna waga tłoka tego typu jest zaledwo nieco większą od wagi tłoka całoaluminjowego. W tłoku tym ciekawą jest metoda jego fabrykacji. Rozpoczyna się ona bowiem od odlania części żeliwnej, w górnej części której wytacza się kilka żłobków. Na ten cylinder żeliwny nadlewa się z aluminjum górną część tłoka, a ponieważ aluminjum posiada większy od żeliwa współczynnik rozszerzania, przeto stygnąc przywiera ona dzięki skurczeniu się nadzwyczaj ściśle do dolnej części. Wtedy całość obtacza się dostatecznie, nadając jej odpowiednią średnicę. Ponieważ dolna część tłoka nagrzewa się bardzo mało, więc wykonana z żeliwa posiadać ona może średnicę nieco tylko mniejszą od średnicy cylindra. Luz przy tym typie tłoka w dolnej jego części może nie przekraczać 3 setnych mm. przy 80 mm. średnicy, a że przy tem żeliwo mniej łatwo podlega stałym deformacjom w porównaniu z aluminjum, przeto rozwiązanie to wydaje się dość racjonalnem. Jednakże brak jeszcze dostatecznie licznych danych z doświadczeń z tłokami tego systemu.

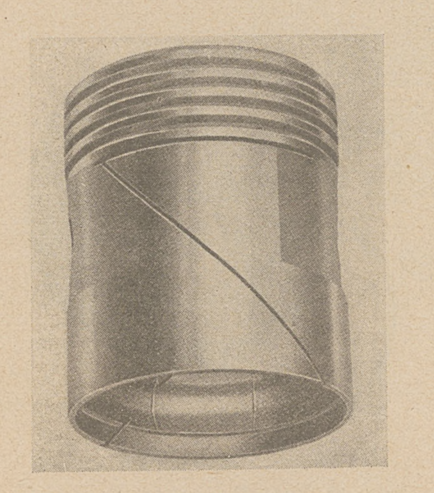
Trzecie wreszcie rozwiązanie, to budowa tłoka o elastycznej koszulce. Zasada jest tu następująca. Dzięki przecięciu koszulki po linji pionowej, skośnej lub spiralnej koszulka przy rozgrzewaniu się może się elastycznie zacisnąć. W ten sposób, jeżeli elastyczność stopu jest dostateczna, tłok choćby obliczony został z bardzo małym luzem, zatrzeć się nie może, ponieważ będzie zawsze elastycznie przystosowywał się do średnicy cylindra. Ostatecznie jest to na dużą skalę pierścień uszczelniający. Dziś ta forma jest powszechnie przyjętą i istnieją niezliczone jej odmiany. W tego rodzaju tłokach podstawowe znaczenie ma gatunek stopu lekkiego i tem się tłomaczy, że tłoki te weszły w powszechne zastosowanie dopiero z chwilą znalezienia wysokogatunkowych stopów zwłaszcza magnezowych. Warunkiem tu jest bowiem, aby stop był dostatecznie miękki, miększy od żeliwa cylindrów, tak żeby nie mógł ich rysować, a z drugiej strony, aby był dostatecznie elastyczny, by przy większem nagrzewaniu, a co zatem idzie i silniejszem ściśnięciu nie nastąpiło pokonanie granicy elastyczności koszulki i stała deformacja w postaci t. zw. oklapnięcia, t. j. stałego zmniejszenia się średnicy koszulki z pozbawieniem jej elastyczności. Jak wiadomo z metalografji dwie te zalety są dosyć trudne do osiągnięcia jednocześnie i idealnego w tym znaczeniu materjału jeszcze nie posiadamy. Dla zabezpieczenia się od stałych deformacyj, tłok i w tym typie posiadać musi dostatecznie duży luz, a więc wszystkie znane nam wady, dopóki jest on zimny. Tłoki tego typu wykonane są w ten sposób, iż gniazda sworznia wklęśnięte są ku środkowi tłoka, zaś na przeciwległych bokach równolegle do osi sworznia pod denkiem znajdują się przecięcia poziome. Od jednego z tych przecięć schodzi ku dołowi pod nieznacznym kątem przecięcie podłużne. Taka budowa daje jedynie całkowitą elastyczność, która bez poziomego przecięcia byłaby niewystarczającą. Oczywiście podłużny (pionowy) rowek w tłoku znajdować się powinien po lewej stronie silnika, t. j. tej stronie, która podlega mniejszym naporom skośnego korbowodu. W razie odwrotnego zmontowania tłoka nastąpiłoby spłaszczenie jego ze stałą deformacją i zbyt dużym luzem ze strony przeciwnej. Na ten szczegół powinno się zwracać baczną uwagę w warsztatach remontowych, w których nieraz monterzy nie zdając sobie sprawy z celu takiej budowy tłoka, skłonni są montować go naodwrót. W tłokach Kant-Skore Piston Co. zastosowano dwa podłużne przecięcia helikoidalne z przeciwległych stron tłoka, co daje większą jeszcze jego elastyczność. Deformacje elastyczne są w nim prawidłowe i dzięki temu szczelniej przylega on do ścianek cylindra. Tłoki te mogą być obrabiane stożkowato, przyczem podstawą ściętego stożka jest dół tłoka.

W powyższych tłokach każdy detal konstrukcji ma swój cel. Kąt pochylenia podłużnego przecięcia ma duże znaczenie z punktu widzenia elastyczności i dostosowany być musi do właściwości metalu. Tak samo osadzenie gniazd sworznia, które izoluje je od koszulki i dzięki temu uniezależnia tę ostatnią pod względem elastyczności. W niektórych typach tłoków posunięto się w tym kierunku jeszcze dalej oddzielając w zupełności koszulkę od denka i od gniazd sworznia. Koszulka wtedy opartą jest jedynie na wewnętrznym szkielecie tłoka.



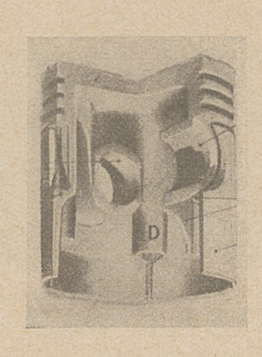
Rys. 14. Tłok bez ścianek

Dzięki takiej konstrukcji otrzymuje się całkowitą elastyczność i możliwie daleko posuniętą izolację koszulki od gorącego denka. Wzorem takiego tłoka jest tłok A. P., w którym zgrubienia gniazd sworznia związane są w sposób sztywny z denkiem tłoka, zarówno jak i wycinek koszulki z tej strony, która otrzymuje reakcje korbowodu. Reszta koszulki natomiast w tłokach tych związana jest elastycznie ze szkieletem tłoka, który stanowią żeberka. Dzięki temu tłok ten posiada w punkcie, który wytrzymywać musi napór boczny, dostateczną sztywność, będąc pozatem całkowicie elastycznym. Innem rozwiązaniem, dającem podobny rezultat, był tłok firmy Cole. Tłok ten posiadał koszulkę stałą o przekroju eliptycznym, to zn. szlifowaną nierównomiernie na całym obwodzie. Tłok ten w częściach po stronie otworów sworznia posiadał luz pięcio-krotnie większy niż luz na wycinkach przeciwnych podlegających reakcji, a więc i tarciu. Działanie tego tłoka polegało na przyjmowaniu przez niego po rozgrzaniu prawidłowego przekroju kolistego na skutek elastyczności materjału, podczas gdy w stanie zimnym luz w płaszczyźnie reakcji był bardzo mały, a stąd tłok nie posiadał dosyć miejsca dla chwiania się. Jednakowoż poza trudnościami bardzo znacznemi obróbki tego typu tłoków posiadały one naogół po nagrzaniu się zbyt wielki luz na całym swym obwodzie. Pozatem trafiano na znaczne trudności w razie konieczności zamiany tych tłoków na nowe. Typ ten dlatego został zarzucony. Tu nadmienić należy, iż dość często stosowanym figlem w warsztatach remontowych jest nadanie tłokowi przekroju eliptycznego w wypadku znacznego zowalizowania cylindrów. Osiąga się to w tłokach lekkich zapomocą silnego ściśnienia (sprasowania) koszulki tłoka w płaszczyźnie sworznia poniżej jego otworów. Następuje więc owalizacja tłoka jako stała deformacja z przekroczeniem granic elastyczności materjału. Metoda ta więc nie jest do polecenia, prowadzi do szybkiego zniszczenia cylindrów, tembardziej, że przy tak uproszczonej metodzie obróbki, owal nie może być prawidłowym.



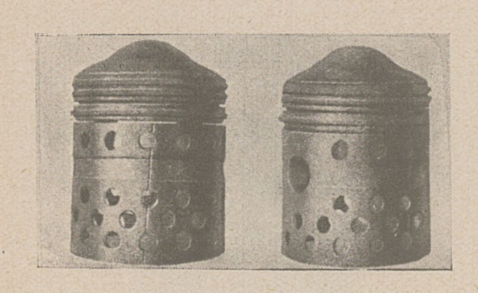
Rys. 15. Tłok Kant-Skore Piston o śrubowych przecięciach koszulki

Niektórzy konstruktorzy tłoków poszli jeszcze dalej w tym kierunku usuwając zupełnie te części ścianek koszulki, które nie opierają się przy ruchu tłoków o ścianki cylindrów, lub też stosując tłok o znacznie mniejszej średnicy koszulki od średnicy cylindra z nadlanemi w płaszczyznach reakcji powierzchniami oporowemi. Jeżeli chodzi o dobre chłodzenie i lekkość tłoka to bezwarunkowo ten typ posiada je w stopniu maksymalnym. Pod względem elastyczności nie możnaby im również nic zarzucić, gdyby nie podlegały one łatwiej oklapnięciu wskutek małej powierzchni związania wycinków koszulki jedynie z denkiem, ponieważ rozszerzanie się znaczne denka powoduje zbieganie się dolnej części zimnej koszulki. Pozatem trzeba tu zwrócić uwagę na jedno jeszcze zjawisko występujące w tłokach zbyt krótkich, to jest na pompowanie oliwy przez tłok do komory wybuchowej, a które następuje na skutek włoskowatości oliwy, tem silniej im krótszą drogę ma oliwa do przebieżenia między ściankami cylindra i tłoka. Przez usunięcie koszulki tłoka na części obwodu, temsamem skraca się w tych miejscach tłok często do wysokości nie wiele większej niż denko z pierścieniami uszczelniającymi. Tą drogą więc oliwa bardzo łatwo przedostawać się może do komory wybuchowej.



Rys. 16. Przekrój tłoka z koszulką oddzieloną od szkieletu i częściowo sztywną.

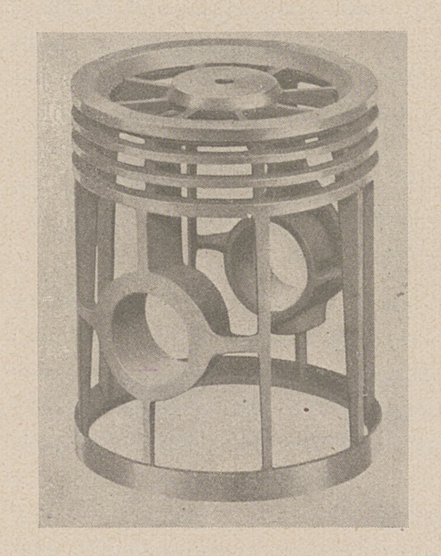
Jak widzimy więc typów tłoków jest bardzo bogata różnorodność. Samo jednak istnienie w dalszym ciągu problemu tłoków wskazuje, iż idealnego typu jeszcze nie stworzono i że pomimo dużej pomysłowości konstruktorów wszystkie tłoki lekkie posiadają w dalszym ciągu swoje klasyczne wady. Wady te występują w silniejszym lub słabszym stopniu zależnie od średnicy itd., ale w każdym razie zawsze jeszcze istnieją. Charakterystycznem jest, iż często identyczne tłoki w identycznych silnikach zachowują się inaczej. Tu bowiem wchodzi w grę obróbka i wykończenie tłoka i cylindrów. Początkowo na te czynniki nie zwracano uwagi, dopiero nowsze badania wskazały, że kolejność i metody obróbki, a zwłaszcza wykończenie cylindrów i tłoków odgrywają również rolę poważną. A więc nie obojętnem jest, czy powierzchnie ścianek cylindra zostały wytoczone, wyborowane, rozwiercone, doszlifowane, dotarte czy wypolerowane. Wiadomo, iż przy wyrobie cylindrów używa się kilku z powyższych metod obróbki w pewnej kolejności. Zwłaszcza ostateczne fazy wykończenia mogą mieć



Rys 17. Tłoki silnika lotniczego.

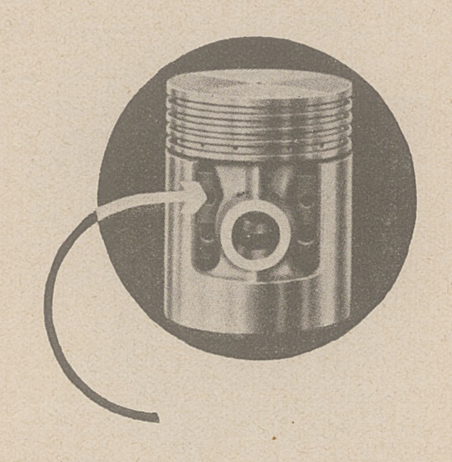
wpływ na przyszłą pracę tłoka. I tak np. wykończenie tuleji cylindra przez docieranie ścianek często spowoduje szybkie wytarcie się tłoka w wypadku jeżeli żeliwo cylindra jest rzadkie, gdyż w porach metalu pozostaną wtedy mikroskopijne drobinki szmergla użytego do docierania, które zniszczą gładką powierzchnię tłoka. Oczywiście ostateczne polerowanie powierzchni cylindrów zabezpieczy od powyższej ewentualności, jednak w warsztatach remontowych, w których przeszlifowuje się, a następnie przyciera zowalizowane cylindry najczęściej istnieje nieświadomość powyższego zjawiska. Samo szlifowanie daje, jak wiadomo, często powierzchnię lekko falistą, wskutek czego ruchy nieprawidłowe tłoków zostają silnie zaakcentowane — stąd szybkie ich zużycie. Ostatecznie zauważyć trzeba, że najlepsze i najprawidłowsze wykończenie zarówno cylindra jak i tłoka daje wzajemne ich dotarcie, tak jak dotarcie zaworów na ich siodełkach. Dlatego bardzo ważną rzeczą jest po zmontowaniu silnika poddać go przez czas dłuższy równomiernej pracy z napędu od innego silnika, to jest obracanie na głucho.

W wykończeniu tłoków metoda obróbki odgrywa większą jeszcze rolę, zwłaszcza w tłokach o elastycznych koszulkach, np. częstym błędem popełnianym przy obróbce tych tłoków jest obtoczenie i oszlifowanie do wskazanych wymiarów ostatecznych, a następnie przecinanie w koszulce rowków. Skutkiem tej metody jest deformacja tłoka, wywołana przez zluzowanie sił wewnętrznych powstałych przy ostyganiu odlewu. Przy przecięciu cylindra tłoka wewnętrzne napięcie spowoduje rozszerzenie się jego i wyjście z granic tolerancji. Dlatego jedynie racjonalną metodą, choć z punktu widzenia organizacji pracy bardziej skomplikowaną, jest przecinanie tłoka przed ostatecznem wykończeniem i doprowadzeniem do właściwej średnicy. Niepoślednią rolę odgrywa również przy obróbce tłoka grubość wióra zdejmowanego przy obtaczaniu. Gruby wiór oznacza silne ciśnienie, które spowodować może zniekształcenie i słabsze punkty w masie tłoka. Większe jeszcze znaczenie będzie miało pod tym względem szlifowanie tłoka, przy którem koło szmerglowe nie powinno nigdy zbyt silnie dociskać obrabianego tłoka i zdejmować za wiele materjału na raz. Oczywiście wskazanem tu jest użycie specjalnych przyrządów pomocniczych. Pozatem ziarnistość tarczy szmerglowej, jej szybkość obrotowa i gatunek płynu studzącego, wszystko to odgrywa rolę przy ostatecznem wykończeniu tłoka lekkiego.



Rys. 18. Szkielet tłoka, obnażony ze ścianek.

Zapominać nigdy nie należy, iż tłok, podlegając siłom mechanicznym, jednocześnie opierać się musi wpływom termicznym. Walka z deformacjami tłoka pod wpływem gorąca, to główne zadanie konstruktora, gdyż przystosowanie tłoka do działających w silniku sił mechanicznych jest tylko igraszką. Gorąco powoduje w tłoku szereg deformacji, które znów wprowadzają w działanie siły szkodliwe dla jego trwałości. Deformacje te aż nazbyt często przyjmują formy zmian stałych. Np. tłoki jaknajściślej obliczone wykazują po pewnym czasie większą średnicę niż początkowa, gdyż wskutek znacznego rozszerzenia się metalu pod wpływem gorąca, tłok nie powrócił już po ostudzeniu do pierwotnych wymiarów. Naodwrót znów często zdarza się w tłokach elastycznych, iż po pewnym czasie tłoki te wykazują spore zmniejszenie się średnicy. Nastąpiło to znowu nie wskutek zużycia się powierzchni tłoka, lecz pod wpływem gorąca, gdy zbytnie rozszerzenie się koszulki pociągnęło za sobą przekroczenie granic elastyczności metalu i tak zwane oklapnięcie, to jest zapadnięcie ścianek. Zjawiska te w bardzo silnym stopniu komplikują budowę tłoków i utrudniają rozwiązanie tego problemu. Jednak i o tem pamiętać należy, że nie zawsze nieprawidłowe działanie tłoka, np. klaskanie, przepuszczanie oliwy, obniżenie się sprężenia i tp. jest skutkiem wadliwości, czy zużycia tłoka. W 50% conajmniej wypadków objawy te powstają na skutek niedbałego i nieprawidłowego ustawienia korbowodu lub jego uszkodzenia np. zgięcia. Prawidłowe dociągnięcie panewek, a zwłaszcza prawidłowy luz sworznia tło

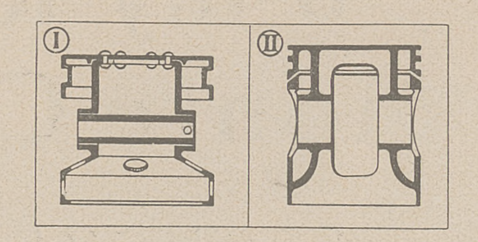


Rys. 19. Tłok Bonhalite. Strzałka wskazuje płytkę z metalu, którą ma mały współczynnik rozszerzalności.

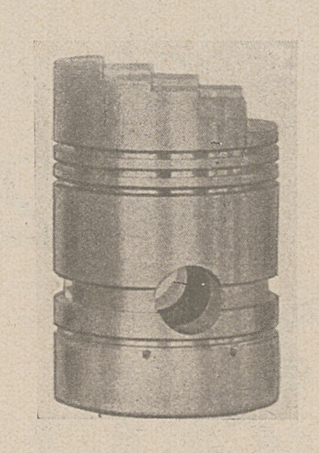
kowego w gnieździe ma pod tym względem bardzo duże znaczenie. Warsztaty remontowe na ten szczegół winny zwrócić znaczną uwagę i zanim zaczną zmieniać tłoki, dobrze zrobią, sprawdzając prostolinijność korbowodu, a jeśli zamianę tę uskutecznią, to niech dwukrotnie sprawdzą, czy sworzeń tłokowy daje się wepchnąć ręką w swoje otwory, gdyż zbyt ciasne jego obsadzenie prowadzi nieuchronnie do zowalizowania tłoków i cylindrów.

Pomijając jednak te wypadki problem tłoków lekkich istnieje w całej swojej rozciągłości. Rozwiązanie jego leży bezwzględnie nie w rękach mechaników, którzy do doskonałości doprowadzili budowę tłoka, lecz w rękach metalurgów. Tylko ulepszenia w składzie stopów metali lekkich i ewentualne użycie innych jeszcze metali, o wyższych w zastosowaniu do tego celu właściwościach fizycznych, rozwiąże ostatecznie ten problem. Idąc jeszcze dalej wydaje się, iż sedno rzeczy leży właściwie w ulepszeniu składu żeliwa cylindrów względnie w zastosowaniu do budowy cylindrów nowych materjałów. Dotąd fabrykanci i konstruktorzy na stronę tę zwrócili za mało uwagi, i o ile w technice odlewniczej poczyniono duże postępy, to gatunek materjału używanego do odlewu cylindrów nic podążył za ogólnym postępem. Stal, jak wiadomo, z różnych powodów nie może zastąpić dla tego celu, w masowej produkcji, żeliwa, ale to nie jest powodem, ażeby po za stalą nie poszukać jeszcze innych odpowiednich metali względnie stopów. Jak bowiem w szkicu tym pokazałem, tłok nie może być rozpatrywany niezależnie od cylindra i między tymi dwoma tak blisko do siebie przylegającymi organami istnieje ścisła zależność.

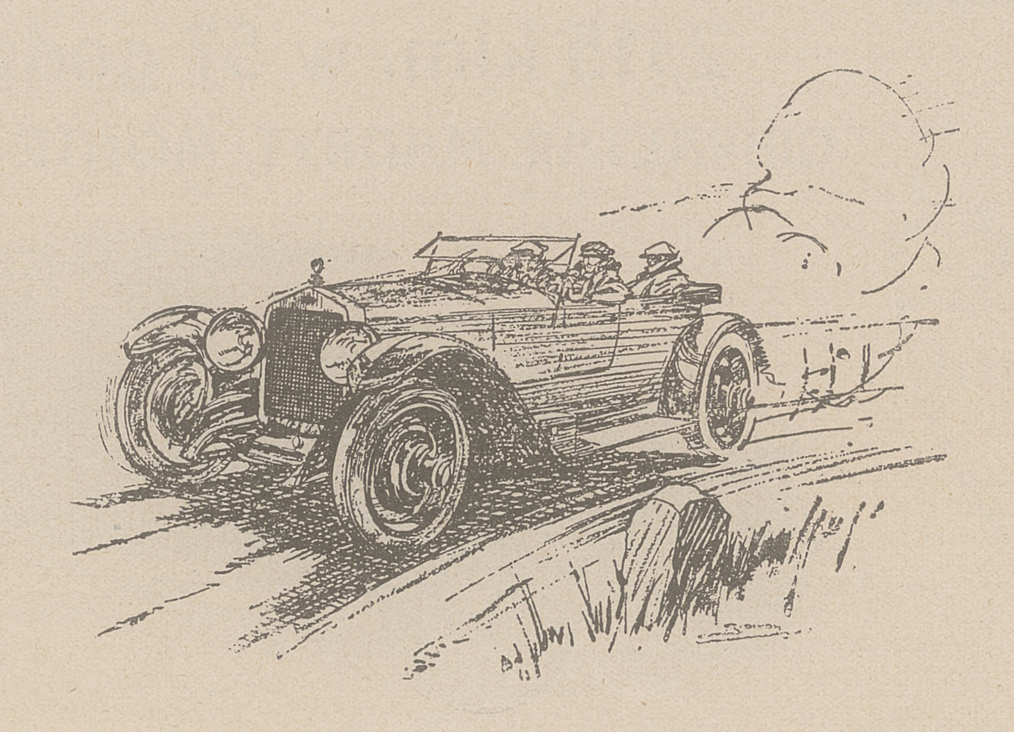
R. Morsztyn, inż.



Rys. 20. Tłoki lekkie: z nałożonym denkiem i całkowicie lany.



Rys. 21. Tłok z denkiem schodkowem, jako środek zabezpieczający przed gwałtowną detonacją przy wysokiem sprężaniu.





8-my Rallye de Monte Carlo 1929

-SZY Z FRANCUSKICH WOZÓW

w ogólnej klasyfikacji

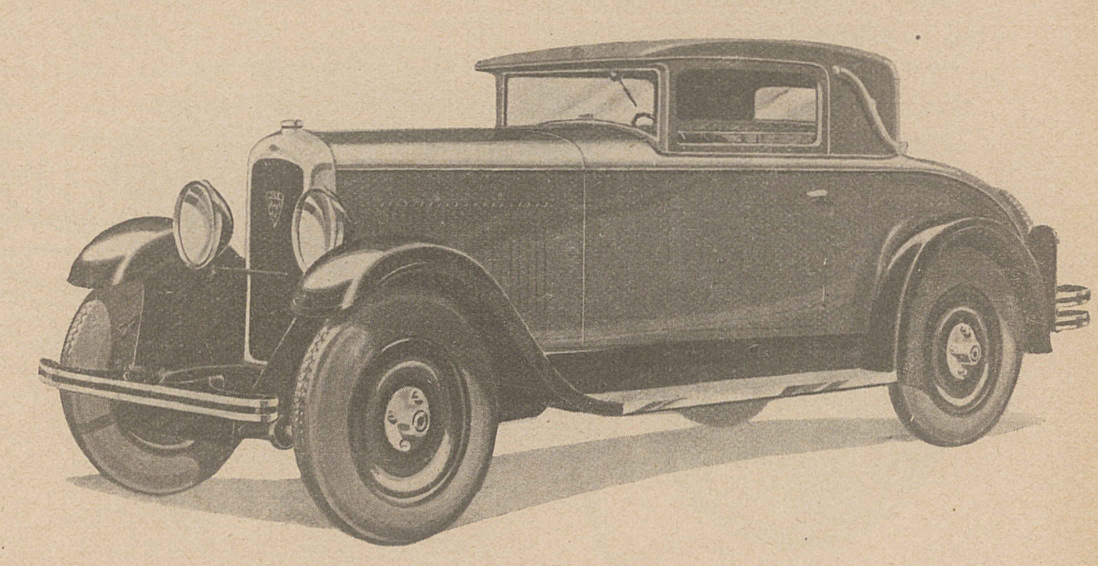
12 SIX

Peugeot

2315 klm. w 57 godzin

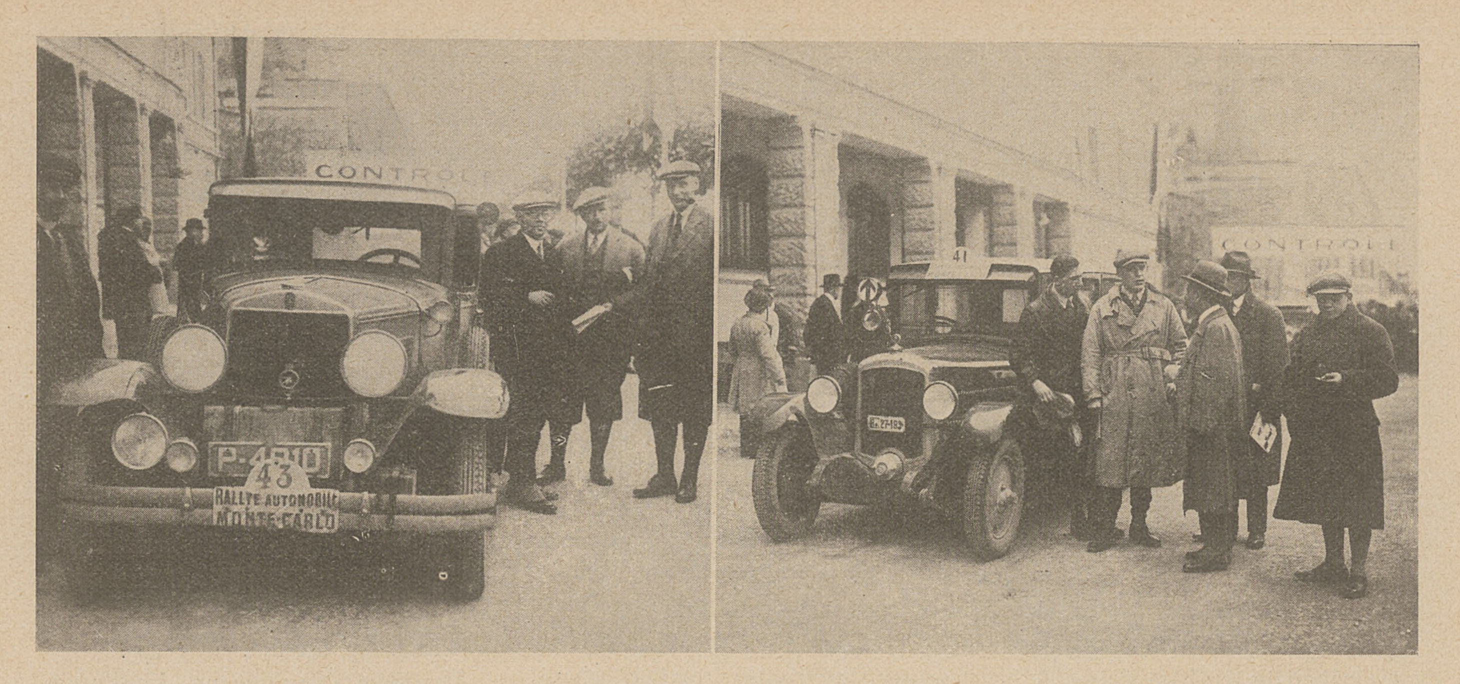
GIBRALTAR, MADRYT, MONTE-CARLO





„POLSKI PEUGEOT"
WARSZAWA, HOŻA 9. TEL. 435-55

Oddział Fabr. „S-te An. des Automobiles Peugeot-Paris". Oddziały: Warszawa, Poznań, Lwów, Kraków, Katowice, Sosnowiec, Łódź, Lublin, Radom, Wilno, Białystok, Częstochowa i Równe.



Z lewej strony: Zwycięsca tegorocznego Zjazdu Gwiaździstego do Monte Carlo, dr. Van Eijck na samochodzie Graham Paige. Z prawej strony: Szmick na samochodzie Weiss Manfred, drugi w ogólnej klasyfikacji.

ZJAZD GWIAŹDZISTY DO MONTE CARLO

Tegoroczny, ósmy z kolei, Międzynarodowy Zjazd Gwiaździsty do Monte Carlo pobił wszystkie dotychczasowe rekordy, zarówno pod względem zainteresowania jak i osiągniętych wyczynów sportowych. Ze wszystkich niemal krajów europejskich zgłosiło się do udziału w konkursie 93 współzawodników, z których tylko 64 zdołało wyruszyć w drogę do Monte Carlo. Z górą 20 samochodów nie mogło dotrzeć do obranych punktów startu lub też z nich wyjechać i kierowcy tych wozów zrezygnować musieli z udziału w zawodach. Los ten dotknął wszystkich automobilistów, którzy znęceni dużą odległością, chcieli startować z południa półwyspu Bałkańskiego oraz wielu z pośród tych, którzy zamierzali wyruszyć z środkowej lub północnej części Europy. Sroga zima tegoroczna sprawiła, że niektóre miasta, jak Ateny, Saloniki, Belgrad, Lwów lub Ryga były odcięte zupełnie od świata przez olbrzymie zaspy śnieżne, które dosłownie zablokowały automobilistów, nie pozwalając im nawet marzyć o wyruszeniu w drogę.

Jak się jednak wkrótce potem okazało, trudności startowe i związana z niemi liczba wycofanych wozów, były niczem w porównaniu z przeszkodami, które zima spiętrzyła na drogach całej Europy i wynikłemi stąd skutkami. Bez przesady mówiąc, od Warszawy do Gibraltaru, od Bukaresztu do John O'Groats, od Neapolu do Sztokholmu nie można było znaleźć jednego nawet zakątka, w którymby nie istniały utrudnienia dla komunikacji samochodowej. W Rumunji, na Węgrzech, w Czechosłowacji, Austrji, Polsce, krajach bałtyckich, skandynawskich oraz w Anglji, leżały na szosach ogromne zaspy śnieżne. W Niemczech i Belgji po odwilży przyszedł przymrozek, pokrywając drogi śliską warstwą lodu. We Francji panowała niepodzielnie gęsta mgła, ten największy wróg automobilistów. Wreszcie w Hiszpanji i we Włoszech nie brakło ani śniegu, ani mgły, ani lodu. Niema więc w tem nic dziwnego, że z 64 samochodów, które wystartowały na Zjazd odpadło po drodze aż 40!! Po bohaterskiem przezwyciężeniu trudności atmosferycznych do Monte Carlo dotarły w przepisanym czasie, to jest w środę 23 stycznia do godziny 16, następujące 24 samochody:

Van Eijck (Graham Paige) miejsce startu Sztokholm, dystans 2963 klm.; Szmick (Weiss Manfred) Bukareszt, 2939 klm.; Berlesco (Citroën) Bukareszt, 2939 klm.; Petit (La Licorne) Warszawa, 2614 klm.; Dickson (Steyr) John O'Groats, 2461 klm.; Pass (Sunbeam) John O'Groats, 2461 klm.; Cozens (Sunbeam) John O'Grots, 2461 klm.; Miss Brunell (Talbot) John O'Groats, 2461 klm.; Samuelson (M. G.) John O'Groats, 2461 klm.; Visser (Lancia) Helsingfors, 2355 klm.; Vay (Buick) Helsingfors 2355 klm.; Morillon (Peugeot) Gibraltar, 2315 klm.; Meilheurat (Ballot) Berlin, 2054 klm.; Pani Shell (Talbot) Berlin, 2054 klm.; Pommier (Talbot) Berlin, 2054 klm.; d'Ormont (Lancia) Berlin, 2054 klm.;

Schaumburg (Horch) Wiedeń, 1744 klm.; Van Tuyll (Lancia) Amsterdam , 1482 klm.; Van Lawick (Horch) Amsterdam, 1482 klm.; Smith (Ford) Amsterdam, 1482 klm.: Laurent (Voisin) Charleville, 1211 klm.; Magnier (Voisin) Boulogne sur Mer, 1207 klm.; Van Vredenburch (Chrysler) Neapol, 950 klm.; Ottin (Delage) Lyon, 514 klm.

W prowizorycznej klasyfikacji, zestawionej po zjechaniu się współzawodników, pierwsze miejsce, dzięki nieco większej szybkości przeciętnej, uzyskał węgierski kierowca Szmick na samochodzie Weiss Manfred, przed Holendrem Van Eijckem na samochodzie Graham Paige. Klasyfikacja ostateczna ustaloną została dopiero po rozegraniu w dniu następnym konkursu regularności, na którym los spłatał Węgrowi przykrego figla.

Konkurs regularności odbył się, jak co roku, na trudnej górskiej szosie wiodącej przez Col de Braus. Polegał on na tem, iż współzawodnicy przejechać mieli przestrzeń 160 klm., podzieloną na cztery odcinki, z szybkością średnią możliwie zbliżoną do z góry ustalonej. Punkty liczyło się za odchylenia szybkości, na każdym z czterech odcinków oddzielnie.

Otóż na tym to konkursie Szmick zaraz po starcie zmylił kierunek i, nawracając gwałtownie na dobrą drogę, uderzył tylnem kołem o kamień, rozbijając koło i resor. O dalszej jeździe nie było mowy i skutkiem tego Szmick nie mógł zarobić punktów za ukończenie konkursu regularności. W tak nieoczekiwany sposób Van Eijck, który z powodu jakiegoś defektu uzyskał w konkursie regularności wynik zupełnie słaby, zdobył ostatecznie pierwsze miejsce w klasyfikacji Zjazdu. Wypadła ona następująco:

1. Van Eijck (Graham Paige) miejsce startu Sztokholm, dystans 2963 klm., szybkość średnia 39,887 klm/g., punktów 308,999.

2. Szmick (Weiss Manfred) Bukareszt, 2939 klm., 40,696 klm/g., 304,085 p.

3. Visser (Lancia) Helsingfors, 2355 klm., 40,568 klm/g., 302,237 p.

4. Morillon (Peugeot) Gibraltar, 2315 klm., 40,925 klm/g., 302,099 p.

5. Berlesco (Citroën) Bukareszt, 2939 klm., 37,947 klm/g., 301,799 p.

6. Petit (La Licorne) Warszawa, 2614 klm., 39,024 klm/g., 301,479 p.

7. Meilheurat (Ballot) Berlin, 2054 klm., 41,776 klm/g., 298,658 p.

8. Pani Shell (Talbot) Berlin, 2054 klm., 40,187 klm/g., 298,417 p

9. Pommier (Talbot) Berlin, 2054 klm., 40,169 klm/g., 298,413 p.

10. Van Tuyll (Lancia) Amsterdam, 1482 klm., 40,326 klm/g, 289;900 p.

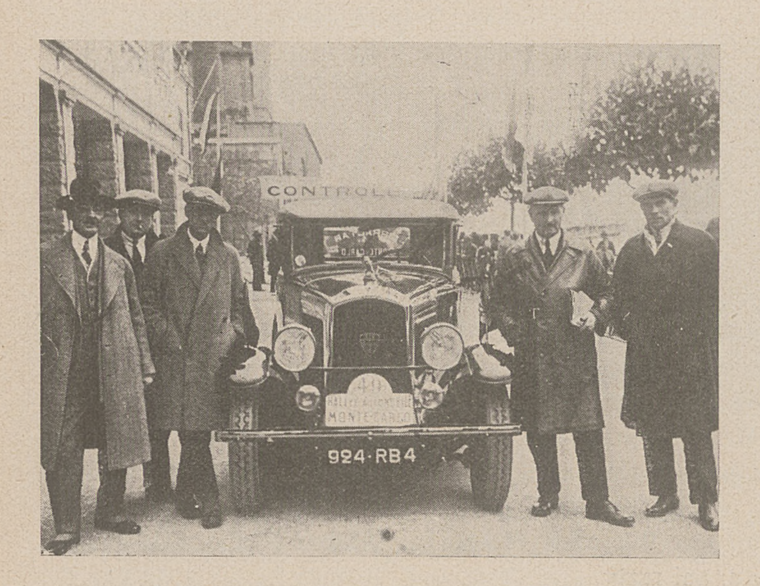
W konkursie regularności najlepsze rezultaty osiągnął rumuński kierowca Berlesco na sześciocylindrowym samochodzie Citroën, który na osiem punktów możliwych do zdobycia uzyskał aż 7,979 punkta.

W dniach następnych odbyły się jeszcze w Monte Carlo: konkurs komfortu i trudny wyścig górski na wzniesieniu Mules. Ze względu na niewielką ilość samochodów, które ukończyły Zjazd we właściwym terminie, do obu tych imprez dopuszczono wyjątkowo wszystkie wozy, które dotarły do Monte Carlo, bez względu na to, czy były one klasyfikowane, czy też nie.

Pierwszą nagrodę na konkursie komfortu zdobył Ottin na wspaniale skarosowanym samochodzie Delage. W grupie maszyn przybyłych poza konkursem wielki sukces odniósł polski samochód Stetysz, zdobywając pierwsze wyróżnienie i wzbudzając powszechne zainteresowanie.

Wyścig na Mont des Mules, rozegrany na dystansie 3 klm. ze startem z miejsca, przyniósł w tym roku gorsze rezultaty, na co złożył się zarówno wyjątkowo zły stan szosy, jak i brak specjalnych sportowych maszyn. W poszczególnych kategorjach osiągnięto następujące wyniki:

Kat. 1100 cm³: 1. Petit (La Licorne) 5 m. 05,6 s., szybkość średnia na godzinę 35,240 klm.



Morillon na samochodzie Peugeot, pierwszy z zawodników francuskich.



Pani Shell na samochodzie Talbot pierwsza z klasyfikowanych dam.

Kat. 2000 cm³: 1. Meilheurat (Ballot) 4 m. 26,8 s., szybkość średnia na godzinę 40,475 klm.; 2. Pani Shell (Talbot) 4 m. 43,2 s.; 3. Panna Brunell (Talbot) 5 m. 03,8 s.; 4. Dickson (Steyr) 6 m. 13,2 s.

Kat. 3000 cm³: 1. Visser (Lancia) 3 m. 47,6 s., najlepszy czas dnia, szybkość średnia na godzinę 47,451 klm.; 2. d'Ormont (Lancia) 3 m. 59,4 s.; 3. Samuelson (M. G.) 4 m. 10,8 s.

Kat. 5000 cm³: 1. Van Vredenburch (Chrysler) 4 m. 11,4 s., szybkość średnia na godzinę 42,959 klm.

Mak.



Samochody zgromadzone przed kasynem w Monte Carlo na konkursie komfortu.

OBLICZANIE STRAT NA WARTOŚCI SAMOCHODU

Wobec licznych zapytań skierowanych do Klubu i redakcji „Auta" jak należy obliczać wartość samochodów przy zeznaniach podatkowych, do bilansów itp. postaram się w artykule niniejszym podać wytyczne do takich obliczeń. Stworzenie takiej, odpowiadającej rzeczywistości, normy, wedle której dałoby się obliczyć przeciętną wartość samochodu bez badania samochodu, jest oczywiście możliwe tylko w przybliżeniu, gdyż strata na wartości samochodu zależeć będzie nie tylko od jego wieku, ale też i od tego, jaką pełni służbę i w jakich jest rękach. Decydujący wpływ na straty wartości ma też klasa samochodu. Nie ulega wątpliwości, że inaczej zużywać się będzie samochód służący do prywatnych celów turystycznych, a inaczej dorożka prowadzona przez kierowcę, nie mającego zwykle wielkiego interesu w tem by maszynę pieczołowicie obsługiwać lub nie mającego wprost możności obsłużyć należycie maszyny, nocującej na ulicy i prowadzonej na zmianę przez dwu kierowców przez dzień i noc.

Są jednak pewne straty na wartości, które dadzą się doskonale wtłoczyć w zupełnie ścisłe normy a mianowicie wiek i model. W Polsce jeszcze szeroka publiczność nie orjentuje się dobrze co to znaczy nowy model, gdy np. zagranicą po wyjściu nowego modelu samochody zupełnie nowe tej samej marki, ale



modelu poprzedniego, sprzedawane są grubo poniżej ceny katalogowej. Każdy samochód musi tracić na wartości tylko dlatego, że jest już modelem przestarzałym chociażby był bardzo mało używany i w doskonałym stanie. Strata taka jest zupełnie usprawiedliwiona, gdyż każdy nowy model przedstawia nam nowe ulepszenia czy to konstrukcyjne, czy też czysto utylitarne, jak np. zmniejszenie zużycia benzyny, lepsze zawieszenie itp. Wobec tego należy zdać sobie sprawę jak straty te należy obliczać i w jakim czasie kapitał włożony w kupno samochodu należy amortyzować.

Do tego celu musimy stworzyć sobie pewne kategorje wspólne dla pewnych grup samochodów, by móc przeprowadzić ściślejszą kalkulację.

Możliwem jest stworzenie trzech grup samochodów, które będą wykazywały wspólne cechy strat na wartości.

Do kategorji pierwszej należeć będą samochody najmniej narażone na

Jedynie tylko przez stosowanie DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK SKF osiąga się szybkość i pewność biegu



ODDZIAŁY:
w Poznaniu, Gwarna Nr. 20,
w Katowicach, 3-go Maja Nr. 23,
w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142,
we Lwowie, Sykstuska Nr. 2,
w Krakowie, Wiślna Nr. 9.

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE, SP. Z O. O. WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA Nr. 8.

zużycie i najmniej zużyciu podlegające, a więc samochody osobowe służące do użytku prywatnego i należące do pierwszej klasy jako fabrykat. Znajdą się tu samochody, których cena katalogowa podwozia nie wynosi mniej jak 25.000 złotych. Do obliczeń bierzemy cenę podwozia a nie całego samochodu, gdyż strata na wartości zależy przedewszystkiem od modelu wzgl. roku fabrykacji i marki samochodu. Gdybyśmy zwracali uwagę i na cenę karoserji przy tworzeniu kategoryj, to musielibyśmy albo podwyższyć granicę ceny albo też w naszej kategorji znalazłyby się samochody nie zasługujące na tak wysoką klasyfikację, gdyż mogłyby posiadać luksusowe nadwozie przy średniej klasy podwoziu. Wykonanie nadwozia nie odgrywa w naszych obliczeniach roli decydującej.

W kategorji drugiej znajdują się samochody osobowe, których cena podwozia nie przenosi zł. 25.000 (przy dolarze równym 8.90 zł.), dalej samochody ciężarowe nie pełniące regularnej służby przewozowej, samochody pełniące służbę tylko sezonowo (gorzelnie, cukrownie itp.).

Do kategorji trzeciej zaliczamy samochody, których cena podwozia nie przekracza zł. 10.000, wszelkie samochody zarobkowe (dorożki, autobusy itp.), samochody pełniące regularną służbę przewozową w przedsiębiorstwach pracujących całorocznie jak browary, papiernie itp.

Podzieliwszy w ten sposób samochody na kategorje, możemy już stworzyć sobie tabelkę:

Wedle tej tabelki określamy ściśle stopień straty na wartości w każdym roku użycia.

Raz jeszcze pragnę podkreślić, że tabelka ta daje wyniki przeciętne, gdyż mamy samochody pełniące służbę przez lat dziesięć i więcej, jednak należy sobie uprzytomnić, że samochody takie zwykle się nie rentują, zużywając nienormalne ilości paliwa, pneumatyków itp., a właściciele ich wydają bajońskie sumy na naprawy, albo też nie wykorzystują samochodu w pełni jako środka lokomocji. Tabela ta da nam obraz rzeczywisty przy samochodach wykorzystywanych należycie, a tylko wtedy może się zamortyzować kapitał włożony w ich zakup, utrzymanie kierowcy, garażu i tp.

Stanisław Szydelski, kpt.

	L A T A:						
	1	2	3	4	5	6	7
Kategorja I. Samochody osobowe służące do użytku prywatnego, których cena podwozia nie jest niższą od 25000 złotych. Należeć tu będą też samochody firm przeznaczone do użytku kilku osób	25%	20%	15%	10%	10%	10%	5%
Kategorja II. Samochody osobowe, których cena podwozia nie jest wyższa jak 25000 zł., samochody ciężarowe nie pełniące regularnej służby przewozowej, samochody pełniące służbę sezonową	25%	30%	20%	20%			
Kategorja III. Samochody osobowe, których cena podwozia nie przekracza 10000 zł., wszelkie samochody zarobkowe, samochody ciężarowe pełniące służbę przewozową całorocznie .	3[illegible]%	30%	25%	5%			

UWAGI. Do wartości samochodu w danym roku dodać należy koszta inwestycyjnych napraw samochodu, a więc napraw mających na celu usuwanie normalnego zużycia. Będzie tu np. należeć koszt wylania nowych łożysk z powodu normalnego zużycia się poprzednich, a nie będzie należeć koszt tych samych łożysk, które zostały wytopione z powodu jazdy bez oliwy.

Straty na wartości oblicza się zawsze od ceny pierwotnej. Pozostałe 5% ceny to wartość złomu.

OGRANICZENIE RUCHU NA DRODZE RÓWNE — MŁYNÓW — OSTRÓW

Od Dyrekcji Robót Publicznych województwa Wołyńskiego otrzymujemy następujące:

OBWIESZCZENIE.

Podaje się do publicznej wiadomości, że ze względu na grożące niebezpieczeństwo do czasu odbudowania mostów u wsi Ziembica, Bożkiewicze, Perewerdów i Bokujma na drodze wojewódzkiej Równo — Młynów — Ostrów w powiecie dubieńskim, zabraniamy:

1) przejeżdżać przez te mosty pojazdami o wadze z ciężarem ogółem ponad 3600 kg.;

2) przewozić przez te mosty w autobusach pasażerów (pasażerowie mają wysiadać przed mostami i przechodzić przez nie pieszo);

3) przejeżdżać przez te mosty z szybkością ponad 8 km. na godzinę.

W obronie skośnego cylindra

Pan inż. Rychter w 12-m zeszycie „Przeglądu Samochod. i Mot." z roku 1928 w swoim interesującym artykule, zatytułowanym „Nowe pomysły angielskich motocykli" poruszył sprawę kształtu ramy oraz skośnego ustawienia cylindra.

Do poglądów p. inż. Rychtera pozwolę sobie dorzucić parę własnych uwag które może zainteresują czytelnika.

Niskie położenie siodła dyktowane jest względem na jak największą stateczność maszyny na torze i łatwość kierowania nie znaczy jednak bynajmniej iżby maszyna taka była niewygodną. Kwestja naturalnej i niewymuszonej postawy na siodle jest kwestją nie wysokości siodła ponad ziemią, lecz racjonalnego ustawienia trzech zasadniczych czynników: siodła, kierownicy i stopni, i to zarówno w kierunku poziomym jak pionowym. Wszystkie współczesne motocykle posiadają dostateczne granice nastawialności trzech wymienionych ich części. Teorja nastawienia jest dość prosta — wyniki jednak są różne dla każdego typu jazdy, więc turystycznej, sportowej czy wyścigowej. Do tego tematu pozwolę sobie powrócić w przyszłości na łamach „Auta".

Nie mogę pozatem zgodzić się ze zdaniem p. inż. Rychtera, który za wzór przesady w kierunku zmodernizowania ramy przytacza „krzywą" B. S. A. Siodło tej maszyny, jednej wreszcie z najlepszych w świecie — nie leży niżej od siodeł maszyn innych firm, zresztą może być nastawione na każdą żądaną wysokość, wręcz odwrotnie, uważam tą maszynę za jedną z najwygodniejszych i najłatwiejszych do kierowania, co ze względu na nasze naogół kiepskie warunki drogowe jest rzeczą niezmiernie cenną.

Na maszynie tego typu odbyłem takie drogi jak Gdańsk—Bielsko, Bielsko—Grodno etc., etapami po 120—140 km. bez zsiadania, bez jakiegokolwiek zmęczenia w rękach, tułowiu, czy nogach (opis „Auto", grudzień 1928). Na niej to nauczyłem się brzydkiego i nie polecanego nałogu jazdy dziesiątkami kilometrów z jedną ręką w kieszeni a drugą zaledwo końcami palców wspartą na kierownicy.

Skośne ustawienie cylindra ma swoje niezaprzeczone zalety jak:

1) lepsze chłodzenie głowicy cylindra,

2) zmniejszenie nacisku tłoka na tuleję cylindra,

3) możność swobodnego zmieszczenia pod zbiornikiem mechanizmów stawidłowych u maszyn górno-zaworowych.

4) łatwiejsze umieszczenie magneta w bezpiecznem miejscu poza cylindrem,

5) równomierniejsze rozłożenie ciężaru maszyny i jeźdźca na oba koła, co jest szczególnie ważne przy powszechnej dziś jeździe we dwójkę.

Dzięki powyższym zaletom skośne ustawienie cylindra dziś stosują firmy: B. S. A., „Coventry", „Dunelt", „P. i M. Panther", „Montgomery", „Zenith" i inne, a niektóre jak „Guzzi", „Ascot-Pullin" i „Wanderer" stosują wprost poziome położenie.

Bezsprzecznie, maszyny te są jak słusznie zaznaczył p inż. Rychter, nieco „ciężkie na głowę", ale przecież musimy zdać sobie sprawę z tego, że jazda sportowa dla której ta „ciężkość" ma pewne strony ujemne, stanowi zaledwo cząstkę możliwości motocykla, który dziś staje się przedewszystkiem środkiem lokomocji dla szerszych średnio sytuowanych sfer społeczeństwa, a przy szybkościach podróżnych i turystycznych „ciężkość" owa nie ma żadnych ujemnych uchwytnych wpływów na stateczność maszyny na torze.

Dr. Inż. Michał Affanasowicz.

Bielsko, 15 stycznia 1929.

SAMOCHODY CIĘŻAROWE
AUTOBUSY
PODWOZIA AUTOBUSOWE

NAJSTARSZA FABRYKA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH



HERMAN MEYER
WARSZAWA
UL. TRAUGUTTA 2. Tel 71-84.

ODDZIAŁY WŁASNE:
Lwów, ulica Piłsudskiego Nr. 11.
Gdańsk, Elizabethwall 9.
Katowice, ulica Powstańców 5.

PRZEDSTAWICIELE I AGENCI:
Kraków, „Mahag", ulica Radziwiłłowska Nr. 23
Poznań, „Autoskład", ulica 27. Grudnia Nr. 15
Radom, „A. Hapke", ulica Fredry Nr. 12.
Łódź, „E. Tesche" ulica Piotrkowska Nr. 175.
Kielce, „S. Przygodzki" ulica Duża Nr. 24.

„VESTA" BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ W POZNANIU ZAŁOŻONY w ROKU 1873
ubezpiecza na bardzo dogodnych warunkach jedną tylko polisą: samochody od rozbicia, pożaru, eksplozji, kradzieży, właścicieli, szoferów i pasażerów od nieszczęśliwych wypadków lub śmierci, właścicieli samochodów od wszystkich następstw z odpowiedzialności prawnej, jeżeli nieszczęśliwy wypadek wydarzy się z winy właściciela lub szofera. Koncern „Vesta" jest czysto polski, jest jednym z najpoważniejszych zakładów ubezpieczeń krajowych, w r. 1927 zebrał przeszło 13.700.000 zł. ołat ubezpieczeniowych; ODDZIAŁY: w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 30; Grudziądzu, Pl. 23 Stycznia 10; Katowicach, 3 Maja 26; Krakowie, Staszewskiego 28; Lublinie, Krak.-Przedm. 39; Lwowie, Długosza 1; Łodzi, Piotrkowska 81; Poznaniu „Vesta" Bank, Ratajczaka; 7 Warszawie, Ordynacka 15, róg Nowego-Światu; Gdańsku, Stadtgraben 18. Rerezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

KRONIKA SPORTOWA

RAID ZIMOWY KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO.

W dniu 10 lutego odbył się Raid Zimowy Krakowskiego Klubu Automobilowego na trasie Kraków - Zakopane. Każdy zawodnik jechać mógł dowolnie obraną drogą, z tem jednak zastrzeżeniem, aby przebył ją w czasie conajwyżej sześciu godzin. Ponieważ start nastąpił o godzinie 5 rano, zatem do Zakopanego przybyć należało najpóźniej o godzinie 11. Punkty dodatnie liczyło się za ilość przejechanych kilometrów, karne zaś za spóźnienie i niewykazanie przepisanej szybkości przeciętnej.

Z Krakowa wyjechało 17 samochodów, z których do celu przybyło 14. Warunki jazdy były bardzo uciążliwe ze względu na silny mróz, który na Obidowej doszedł do 41 stopni, tak iż woda w chłodnicach zamarzała u dołu, podczas gdy górą się gotowała z powodu braku cyrkulacji.

Pierwsze miejsce w Raidzie zdobył dr Adam Kwiatkowski na samochodzie Lancia, uzyskując 200 punktów, drugie Aleksander hr. Romer na samochodzie Chrysler a trzecie Marjan Lanz na samochodzie Studebaker.

Rozdanie nagród odbyło się tegoż dnia w Zakopanem w sanatorjum Czerwonego Krzyża. Nagrody wręczał Prezes Międzynarodowego Związku Narciarskiego, pułkownik Holmquist.

Austrjacki Raid zimowy. W dniu 27 stycznia zorganizowany został Raid zimowy na trasie Wiedeń—Aggsbach—Wiedeń, długości około 200 klm. Startowało 31 samochodów, 19 motocykli i 15 motocykli z wózkami. Rezultaty Raidu wypadły zgoła nieoczekiwanie. Ze względu na to, że szosy na całej trasie pokryte były zaspami śnieżnemi, jeden zawodnik po drugim rezygnował z ukończenia konkursu i ostatecznie do celu dobrnął tylko jeden jedyny konkurent, Berger na samochodzie Berliet.

Sześciodniowe zawody zimowe. Między 22 i 27 stycznia odbyły się doroczne zawody sześciodniowe, organizowane przez czasopisma Moto-Revue i Le Matin. Zawody polegały na przebyciu, zgodnie z wyznaczonemi warunkami, sześciu różnych dróg okrężnych, przyczem start i meta każdorazowo znajdowały się w Paryżu. Jeden z etapów przeprowadzony został w ciągu nocy, aby wypróbować również aparaty oświetleniowe. W konkursie uczestniczyło 91 współzawodników, z których 65 raid ukończyło, w czem 52 bez punktów karnych. Nagrody w poszczególnych kategorjach zdobyły następujące marki: motocykle 175 cm.^{3} — Rovin, 250 cm.^{3} — San Sou Pap, 350 cm.^{3} — Soyer, 500 cm.^{3} — Gnome Rhone, motocykle z wózkami Utilia, samochody — Deguingand.

Wyścig kilometrowy w Marsylji. Doroczny wyścig kilometrowy ze startem z miejsca, rozgrywany na bulwarze Micheleta w Marsylji, odbył się w dniu 27 stycznia. Najlepszy czas dnia, 28.2 s. uzyskał Lamy na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, bijąc rekord konkursu z szybkością 128 klm/g. W klasie motocykli najlepszy czas, 29,2 s., wykazał Oilter na maszynie Motosacoche 500 cm.^{3}, rozwijając rekordową również szybkość średnią 123 klm/g.

W wyścigach na wzniesieniu Merluzza, zorganizowanych w dniu 3 lutego przez Automobilklub Rzymski na dystansie trzech kilometrów, najlepszy czas dnia 1 m. 21,6 s. uzyskał Tonini na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, rozwijając szybkość średnią 132.353 klm./g. W klasie samochodów sportowych zwyciężył Caflisch na wielkim wozie Mercedes-Benz, wykazując czas 1 m. 22 s. i szybkość średnią 131,707 klm./g.

Wyścig na lodzie. We fjordzie Roshilde w Danji odbył się w dniu 10 lutego wyścig na lodzie, na dystansie jednego kilometra ze startem z rozbiegu. Najlepszy czas dnia uzyskał Petersen na czterolitrowym samochodzie Oakland, przebywając wyznaczoną przestrzeń w 33.2 sek. W klasie motocykli zwyciężył Nielsen na Nortonie w czasie 32 sek. Samochody Ford modelu A tworzyły w tym wyścigu odrębną klasę, w której triumfował Nielsen, osiągając czas 44.3 s.

Nowe rekordy na torze Montlhery. Kierowcy Desvaux, Goutte i Hasley pobili na samochodzie Lombard szereg rekordów międzynarodowych w kategorji 1100 cm.^{3}, przebywając:

200 klm. w 1 g. 17 m. 32,94 s., szybkość średnia na godzinę 154,740 klm.

200 mil ang. w 2 g. 06 m. 59.43 s., szybkość średnia na godzinę 152,066 klm.

500 klm. w 3 g. 19 m. 32,57 s., szybkość średnia na godzinę 150 344 klm.

500 mil. ang. w 5 g. 21 m. 25,04 s., szybkość średnia na godzinę 150 239 klm.

w 3 godziny — 459 klm. 680 m., szybkość średnia na godzinę 153,228 klm.

w 6 godzin — 906 klm. 061 m., szybkość średnia na godzinę 151,010 klm.

Angielska kierowczyni pani Stewart pobiła na cyclecarze M. E. B. 750 cm.^{3} jeden rekord szybkości, przebywając w ciągu dwóch godzin przestrzeń 258 klm. 704 m. z szybkością średnią 129 352 klm/g.

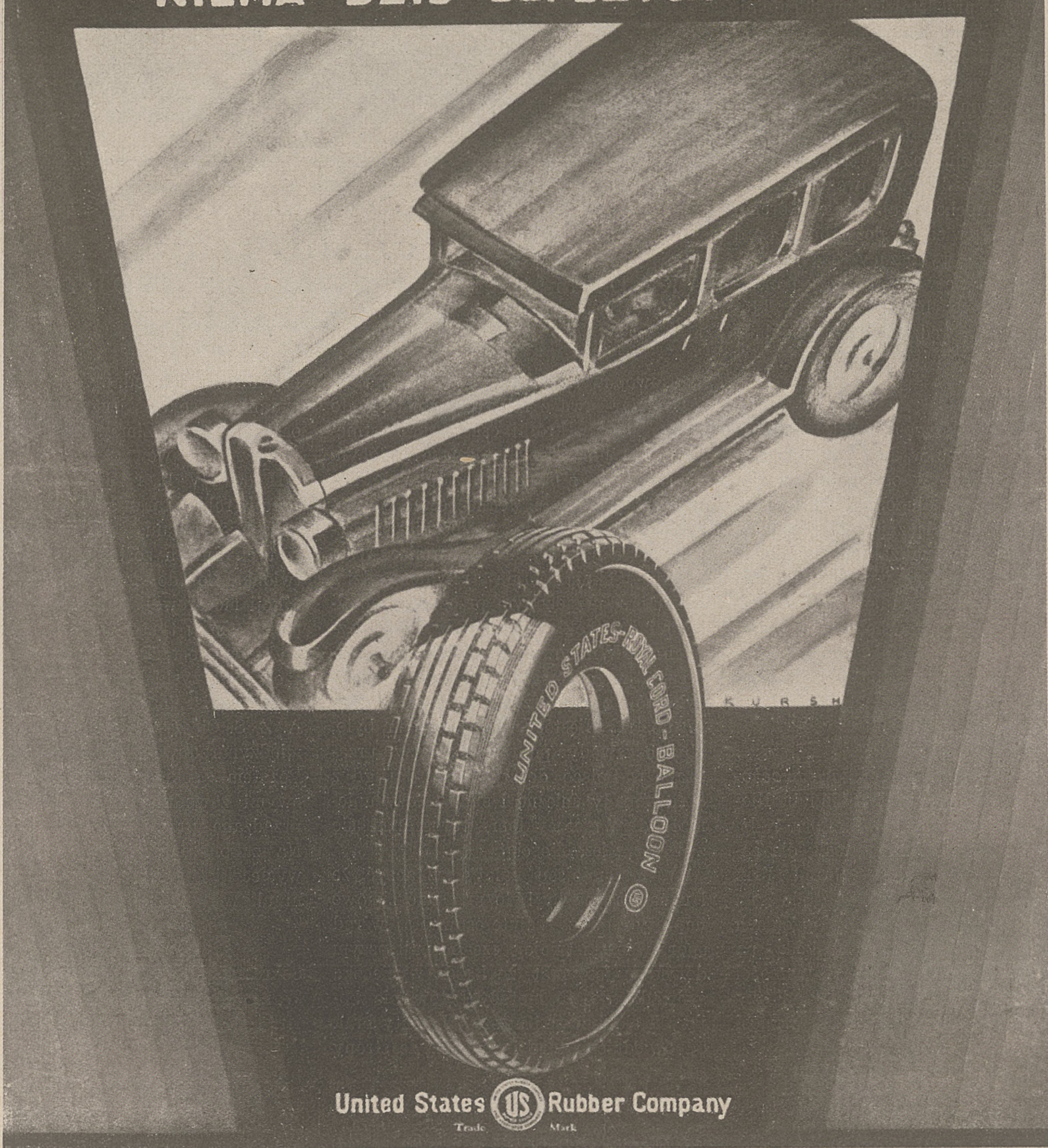
W drodze po rekord szybkości. W pierwszych dniach lutego wyjechał z Southampton na parowcu Majestic znakomity kierowca angielski major Segrave, udając się do New Yorku w towarzystwie swej żony i z całą armją mechaników.

Pod pokładem okrętu umieszczony został niedawno zbudowany bolid „Złota Strzała", na którym pragnie Segrave rekord odebrać Amerykanom światowy rekord szybkości, oraz wyścigowa łódź motorowa „Miss England", na której pragnie

Do nabycia odpowiednich opon dla swego samochodu nie potrzebuje Pan ani wiadomości technicznych, ani wierzyć bezkrytycznie obietnicom, które mogą nie być dotrzymane. Wystarczy zapamiętać, że nad

U·S·ROYAL CORDS

NIEMA DZIŚ LEPSZYCH OPON.



Wyłączne Przedstawicielstwo na Polskę i w. m. Gdańsk „OPONA" Sp. z ogr. odp., Warszawa, Mazowiecka 11, Telefon 135-84.

on pobić światowy rekord szybkości na wodzie.

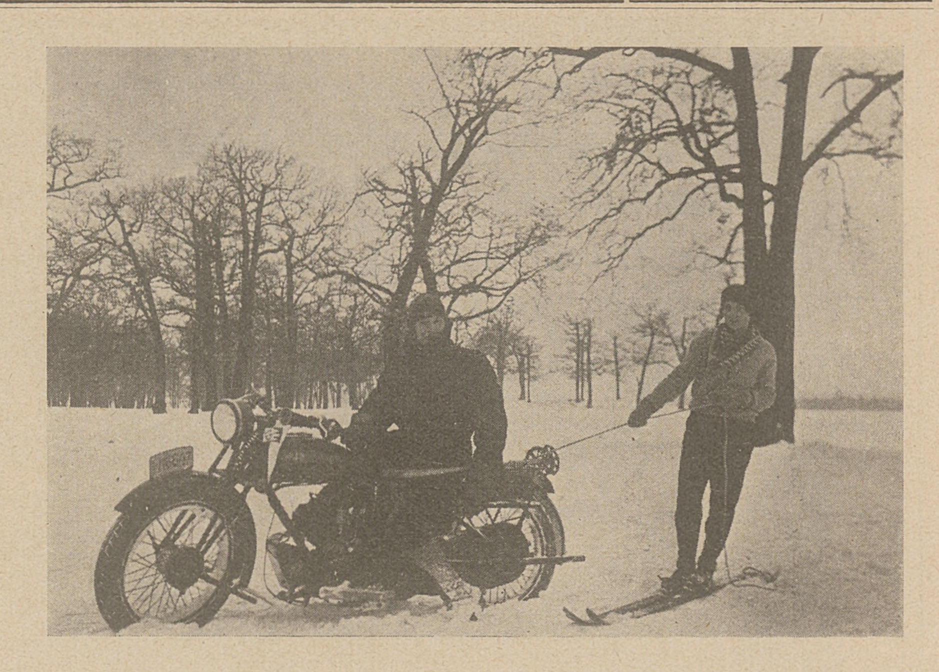
Po przybyciu do Ameryki uda się Segrave natychmiast na Florydę, gdzie niezwłocznie rozpocznie próby pobicia obu rekordów.

Drugi rekordzista angielski, Malcolm Campbell, porzucił swój pierwotny zamiar udania się na Saharę, celem pobicia rekordu szybkości samochodowej, gdyż w Afryce południowej wynaleziono mu znacznie lepszy do tego teren. Mianowicie w odległości 400 klm. od miasta Kapstadt, w zupełnej pustyni, znajduje się wyschnięte jezioro Verneuk Pan, którego dno ma przedstawiać najidealniejszy pod słońcem teren do szybkiej jazdy. Campbell kończy pośpiesznie przygotowanie swego „Błękitnego Ptaka” i w najbliższym czasie wyrusza z całą ekspedycją do Afryki.

Amerykanie nie rezygnują bynajmniej ze swych praw do światowego rekordu szybkości samochodowej. O ile któremu z Anglików powiedzie się pobić rekord Ray Keecha, wynoszący 334 klm/g., wówczas na arenę walki wkroczy ponownie trzysilnikowy bolid „Triplex”, którego pilotować będzie prawdopodobnie sławny as amerykański Leon Duray.

Grand Prix Monaco. Automobilklub Monaco organizuje w dniu 14 kwietnia wyścig samochodowy o Grand Prix Monaco na obwodzie długości 3180 metrów, przechodzącym wyłącznie przez miasto Tor obfituje w silne zakręty, wzniesienia i spadki. Dystans wyścigu, do którego dopuszczoną zostanie tylko ograniczona liczba 15 samochodów, wynosić będzie 318 klm. w stu okrążeniach toru. Zwycięsca otrzyma 100.000 franków i nagrodę księcia Monaco.

Grand Prix Narodów dla samochodów sportowych. Automobilklub Niemiec organizuje w dniu 14 lipca r. b., na torze Nürburg Ring, wyścig dla samochodów sportowych o Grand Prix Narodów. Rozegrany on zostanie na przestrzeni 509.4 klm. w 18 okrążeniach toru. Samochody podzielone będą na trzy grupy: do półtora litra pojemności cylindrów, do trzech litrów i ponad trzy litry. Ogólna suma nagród wynosi 100.000 marek.



Po treningu z uroczą narciarką.

Z SEKCJI MOTOROWEJ AKADEMICKIEGO ZWIĄZKU SPORTOWEGO W WARSZAWIE

Nowopowstała sekcja motorowa A. Z. S. Warszawa z miejsca wzięła się do pracy i przez krótki czas swego istnienia (niespełna trzy miesiące) zdobyła sobie garaż, z którego członkowie korzystają bezpłatnie. Jednocześnie co niedziela urządzane są wycieczki motocyklistów z narciarzami w okolice Warszawy. Sekcja brała również udział w Kuligu, urządzonym przez Automobilklub i Związek Towarzystw Turystycznych do Wilanowa. Na szosie systematycznie przeprowadzano treningi motocyklistów z narciarzami do biegu w dniu 17 ub. m. Niestety nie sądzonem było, aby te zawody, po raz pierwszy urządzane w Polsce, doszły do skutku, gdyż obfite opady śnieżne i silne mrozy uniemożliwiły motocyklom poruszanie się z większą szybkością.

W tem miejscu należy zaznaczyć, że i u nas można by było urządzać zimowe imprezy, gdyż zainteresowanie wśród sportowców istnieje, czego najlepszym dowodem jest fakt, że każda wycieczka gromadzi do 15 motocyklistów nie bojących się śniegu i mrozu. Niestety brak odpowiedniego toru i poparcia ze strony czynników miarodajnych. Najbliższem zadaniem sekcji jest przeprowadzenie ogłoszonego „I Zimowego Konkursu Turystycznego” wewnętrzno-klubowego, od 1/II do 1/V b. r. Jednocześnie Zarząd sekcji robi starania w celu uzyskania własnego lokalu, co prawdopodobnie w tych dniach zostanie pomyślnie załatwione. Co do programu sportowego sekcji motorowej, to postanowiono ograniczyć się w tym roku do rozwoju turystyki w postaci niedzielnych wycieczek towarzyskich i Raidów na cieszyńskie Tourist Trophy, urządzane przez A. Z. S. Cieszyn i Zjazd Gwiaździsty na międzynarodowe zawody wioślarskie. Pozatem sekcja ma zamiar obsadzić swymi zawodnikami wszystkie zawody, urządzane przez pokrewne organizacje. Na zakończenie podaję, że zbiórki na wycieczki są co niedziela o godz. 10 rano ul. Wilcza 1, garaż.

Bols

Sekretarjat Sekcji Motorowej A. Z. S. Warszawa czynny jest przy ulicy Wilczej Nr. 1 w firmie „Motor-Sport”. Informacje codziennie od 16 do 18.



LINCOLN

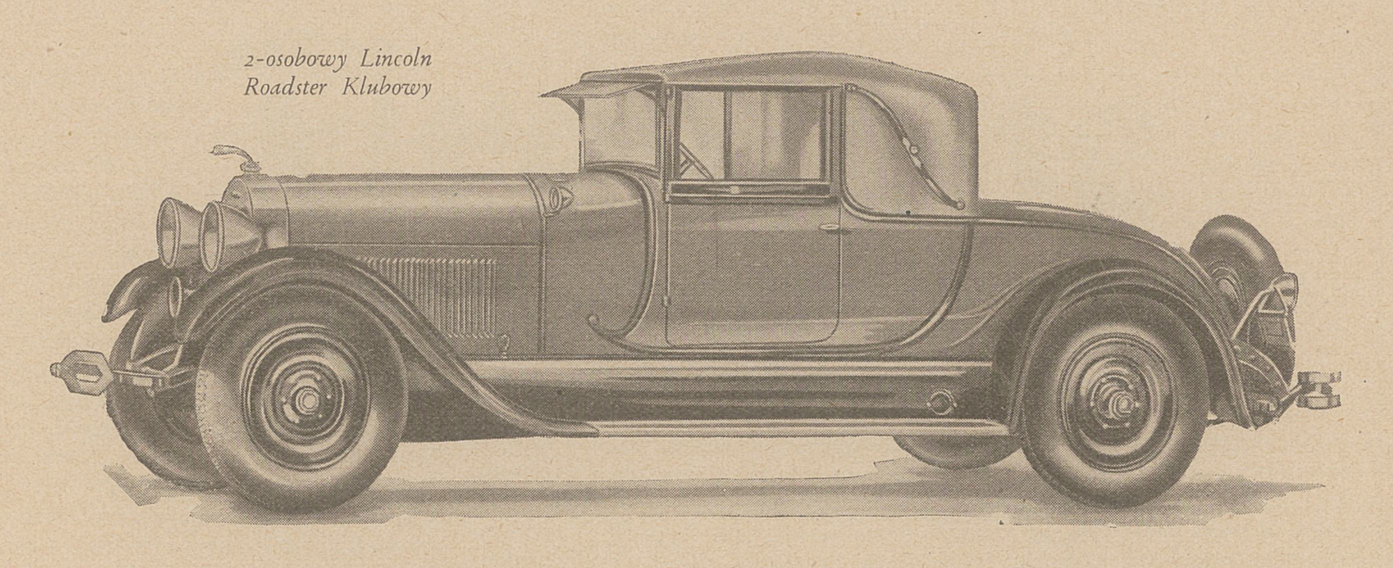


POWSZECHNIE utarło się mniemanie, że automobil wysokiej klasy musi byc bardzo skomplikowany. Nie ma to miejsca z samochodem Lincoln.

Konstrukcja Lincolna jest prosta i nieskomplikowana. Nie wymaga on większej pieczy, niż każdy inny samochód. Lincoln posłuszny jest najlżejszemu ruchowi kierującego. Dlatego też jest jednym z nielicznych wozów wysokiej klasy, który kobieta może prowadzić bez najmniejszego zmęczenia.

W Lincolnie najdalej idąca precyzja łączy się z pięknoscią zewnętrzną. Powinniście zapoznać się z tym wozem. Podczas próbnej jazdy nasz przedstawiciel z największą chęcią zademonstruje Wam samochód Lincoln i jego niezrównane zalety, bez najmniejszego dla Was zobowiązania. Zażądajcie naszej ilustrowanej broszury.

8 cylindrowy silnik, pod kątem 60° V. zapalanie "nie w takt", minimu wibracji. Termostatycznie kontrolowana chłodnica wyklucza przegrzanie lub stratę wody. System 6-ciu hamulców zapewnia kompletne opanowanie wozu przy każdej szybkości.



2-osobowy Lincoln Roadster Klubowy

ODDZIAŁ LINCOLN · FORD MOTOR COMPANY

• • CHEVROLET • • PONTIAC • • OLDSMOBILE • • OAKLAND • • BUICK • • LA SALLE • • CADILLAC • . CHRYSLER • •

VOISIN • TALBOT •

ELIS



BOBROWSCY I SŁUBICKI INŻ. ELEKTRYCZNE INSTALACJE SAMOCHODOWE
JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO I AUTORYZOWANA OBSŁUGA
DELCO-REMY
LICZNIKI AC I AKUMULATORY WILLARD. WARSZAWA, UL. KAZIMIERZOWSKA 74, TEL. 301-48
ZAMIEJSCOWE ZLECENIA ZAŁATWIAMY ODWROTNĄ POCZTĄ.

• STUDEBAKER •

• • ERSKINE • • AUBURN • • PACKARD • • STUTZ • • PIERCE-ARROW • • FIAT • • RENAULT • • CITROEN . . MINERVA • .

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

ZWIĄZEK KUPCÓW I PRZEMYSŁOWCÓW SAMOCHODOWYCH ZIEM ZACHODNICH.

W dniu 13 stycznia r. b. rozpoczął swoją czynność „Związek Kupców i Przemysłowców Samochodowych Ziem Zachodnich".

Siedzibą Związku jest Poznań.

Powstanie tej nowej placówki gremium osób zainteresowanych powitało z wielkim entuzjazmem, dowodem czego jest zadeklarowanie swego udziału prawie wszystkich firm na terenie byłego zaboru Pruskiego.

Władze Związku wybrane na walnem zgromadzeniu w dniu 13 stycznia r. b. tworzą następujące osoby:
Prezes honorowy — p. Stan. Brzeski,
Prezes Zarządu — inż. M. Bohatyrew,
1 wiceprezes — dyr. Sierszyński,
2 wiceprezes — p. A. Tatarski,
sekretarz — p. P. Czarnecki,
skarbnik — p. Siejkowski,
ławnicy — p. J. Pniewski, Gulczyński.

Zadaniem Związku jest skoordynowanie pracy i działalności handlowej branży samochodowej na ziemiach byłego zaboru Pruskiego w ścisłym kontakcie z prawnemi organizacjami innych części Polski.

*

(X) Sensację w świecie przemysłowo-handlowym branży samochodowej wywołała wiadomość, iż syn d'Anunzia reprezentować będzie w Ameryce znaną włoską markę samochodową Isotta-Fraschini. Złośliwi zaopatrują tę wiadomość w taki komentarz: „Istotnie, jeśli syn zna się na autoreklamie tak, jak ojciec na auto-reklamie, to winszować należy fabryce dobrego przedstawiciela".

„P. Albert Russel Erskine, prezes znanej firmy amerykańskiej samochodowej The Studebaker Corporation ot America i prezes zarządu towarzystwa Pierce Arrow Motor Car Company, został ostatnio wybrany do zarządu światowej firmy Marine Trust Company, z Buffalo, w stanie New York".

*

Fabryka „Zenith" wypuściła nowy typ gaźnika, zasadniczo różniący się od dotychczasowego zarówno zewnętrznym wyglądem, jak i konstrukcją. Najciekawszą zmianą jest zupełnie odmienna konstrukcja komory pływakowej. Z nowym tym gaźnikiem i jego szczegółową konstrukcją postaramy się zapoznać Czytelników w następnym numerze.

*

(X) W numerze styczniowym niemieckiego miesięcznika „Motor", który doszedł do rąk naszych z wielkiem opóźnieniem, znajdujemy szereg wyciągów z prasy zagranicznej, w tłomaczeniu na język niemiecki, a dotyczących głosów prasy tej o ostatniej niemieckiej wystawie. Szczególnie bogato cytowane są ustępy z pism amerykańskich i angielskich — uboższej z francuskich. Mimo szczerego zamiaru sprawdzenia dokładności tłomaczenia niemieckiego z oryginałami w języku francuskim w pismach takich, jak „La vie automobile" lub „Omnia", które mieliśmy pod ręką — zamiar ten nie udał się. Do rąk autora niemieckiego przekładu doszły najwidoczniej jakieś unikaty pism zagranicznych, które później, w ogólnym i dla wszystkich przeznaczonym nakładzie, rzeczone wzmianki bądź-to usunęły zupełnie, bądź-też brzmienie ich zmieniły...

(X) Kapitał akcyjny Deutsche Ford-Gesellschaft A. G. wynosi 5 miljonów Mk., z których trzy przejęte zostały przez angielskie T-wo Akc. Forda, pozostałe zaś dwa mają być pokryte w drodze publicznej subskrypcji z wiosną r. b.

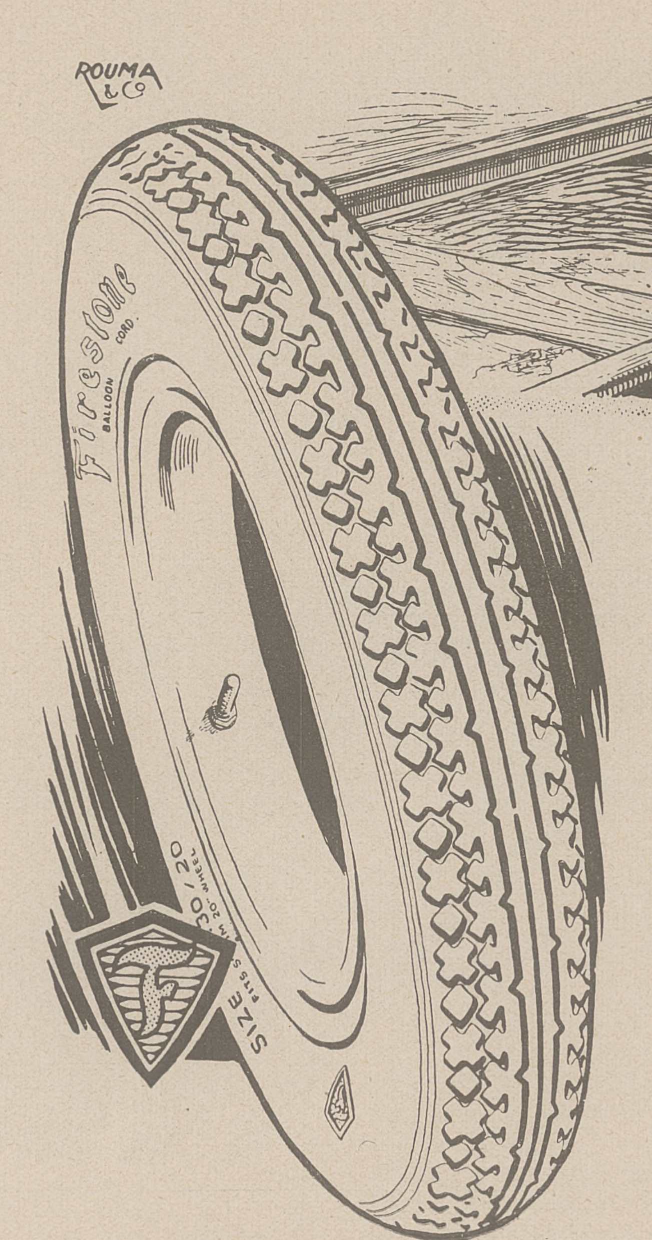
*

(X) Stuttgarcka fabryka Robert Bosch A. G. zawarła umowę z francuską wytwórnią sprzętu elektrycznego „Lavalette", na mocy której to umowy „Lavalette" produkować będzie we Francji wyroby Boscha. Dalszą wiadomością z dziedziny produkcji akcesorji jest, iż fabryki wyrobów precyzyjnych (przedewszystkiem tachometrów), Ota i Deuta połączyły się, przyczem nie jest wykluczonem, iż do tej spółki przystąpi jeszcze znana niemiecka fabryka w dziedzinie elektrotechniki precyzyjnej — Andreas Veigel, Cannstatt.

*

(X) W ciągu stycznia r. b. niemiecki Urząd Patentowy zarejestrował — ni mniej, ni więcej, jak 11 nowych niemieckich wynalazków w dziedzinie automobilizmu, a mn.: nowy sposób sygnalizacji elektrycznej dla samochodów ciężarowych, samoczynnie działający hamulec dla przyczepek samochodowych, nowe resorowanie dla samochodu ciężarowego, nowy system smarowania, nową skrzynkę biegów, w szczególności dla motocykli, nowy typ wózka elektrycznego, nowy typ elektrycznego wulkanizatora, nowy typ kierunkowskazu, nowy system resorowania samochodów trzy i więcej — osiowych, nowy typ amortyzatora i wreszcie nowy uniwersalny sposób mocowania kół zapasowych na samochodach.

Jak na jeden miesiąc — niezgorzej.



„GUM-DIPPED"

Opona niezliczone razy ugina się przejeżdżając przez kamienie i inne przeszkody. Uderzenia są tem silniejsze im wfększy jest ciężar samochodu i jego szybkość. Przy szybkości 60 klm. na godzinę, siła uderzenia równa się już 10-krotnej wadze pełnego samochodu, więc 15.000 — 25.000 kg/m, przy szybkości 120 klm. — 4-ro krotnej — więc 60.000 do 100.000 kg/m. Cyfry te wymownie wykazują na jakie próby wytrzymałości narażaną jest opona.

Uderzenia wywołują tarcia płócien, czyli wewnętrzną pracę. Opona rozgrzewa i niszczy się. Każdy przedwojenny sportowiec przypomina sobie żywo jak stawał na szosach i oblewał dawne „opony-cordy" wodą i jak dumny był, jeżeli opony osiągały rekordową wytrzymałość 3000 klm.

Obecne opony „Gum-Dipped" zamiast zwykłych płócien mają sznurki przesycone gumą. Jest to metoda fabrykacji wynaleziona i opatentowana przez Firestone'a. Przez zanurzanie w gumie według tej metody nietylko każdy sznurek podstawy opon, ale i każde włókno sznurka, jest przesiąknięte gumą i w ten sposób unika się wewnętrznych tarć, rozgrzewania i temsamem niszczenia się opony. Dzięki tej metodzie fabrykacji osiągnięto rekordowe wyniki: „Most miles per Dollar" — „Jaknajwięcej mil za złotego". Jest to dewizą

Firestone

PRZEDSTAWICIEL NA POLSKĘ

TOWARZYSTWO „**ZAWBOR**" WARSZAWA

ULICA CZACKIEGO 3/5. TELEFONY: 92-55 i 96-47

Towarzystwo wydało bezpłatne broszury „MÓJ DORADCA" i „PIELĘGNACJA OPON". Każdy właściciel znajdzie tam fachowe rady. Dalsze rady udziela chętnie Tow. „Zawbor" i wszyscy sprzedawcy opon Fireston'a.

(X) Wypuszczone przez niemiecką fabrykę Hansa-Lloyd podwozie sześciokołowe pięciotonowego samochodu ciężarowego zaopatrzone jest w osie łamane.

*

(X) Fabryka Deutza rozpoczęła seryjną produkcję silników Diesel'a dla samochodów. Silnik sześciocylindrowy osiąga przy 1.000 obr/min. moc 60 KM.

*

(X) Włoska sieć komunikacji autobusowej dzięki wielkiemu zainteresowaniu się tą formą komunikacji zarówno przez ludność, jak i przez przedsiębiorstwa prywatne, wzrosła z 9.000 klm. w roku 1913 do 100.000 klm. w roku 1928. Jak tłomaczy fakt ten prasa włoska, przypisać go należy m. in. i temu, iż przez Apeniny przechodzi jedna tylko linja kolejowa, zaś budowa nowych dróg kolejowych połączona jest z niezmiernie wysokiemi kosztami. Komunikacja autobusowa natomiast, mając do dyspozycji szereg dobrych dróg, ma wszelkie szanse coraz-to intensywniejszego rozwoju. Komunikacja ta jednak obarczona jest ni-mniej, ni-więcej, jak 23-ma różnemi pośredniemi i bezpośredniemi podatkami i to prasa włoska podaje, jako wyłączny powód stosunkowo wysokich cen przejazdu.

*

(X) Hupp Motor Car Corporation, Detroit, Michigan, awizuje budowę nowych modeli karoserji do serji samochodów ośmiocylindrowych „Huit du Siècle". Karoserje te są projektowane i wykonane przez zakłady Baker-Raulang. Karoserje mają odznaczać się niespotykanym dotychczas przepychem wykonania — jak donoszą pisma amerykańskie, duży procent powierzchni karoserji zajmie mahoń.

*

(X) Zakłady Timken Roller Bearing Co., produkujące słynne łożyska rolkowe, donoszą, iż dyrekcja postanowiła zorganizować nowe towarzystwo pod nazwą Timken Steel and Tube Company, mające na celu produkowanie łożysk. Oddziały fabryki zostaną uruchomione w Chicago, Los Angelos, Detroit i New-Yorku. Zakłady Timkena zużywają obecnie przeciętnie 30.000 ton metalu dla produkcji swych łożysk.

Wykaz samochodów, zarejestrowanych w Warszawie w m/cu **styczniu** 1929 r. według marek fabrycznych:

Marka fabryczna	ILOŚĆ						
	Razem	Osobowe		Autobusy	Ciężarowe	Specjalne	Motocykle
		do własnego użytku	dorożki				
1. Auburn	1	1	—	—	—	—	—
2. Armstrong Siddeley	1	1	—	—	—	—	—
3. As.	2	—	2	—	—	—	—
4. Buick	2	2	—	—	—	—	—
5. Brockway	1	—	—	—	1	—	—
6. Berliet	1	—	1	—	—	—	—
7. Chevrolet	41	6	26	2	7	—	—
8. Citroën	9	2	7	—	—	—	—
9. Chrysler	7	5	2	—	—	—	—
10 Chenard Walcker	5	—	5	—	—	—	—
11. Durant	3	2	1	—	—	—	—
12. Delahaye	3	—	1	—	2	—	—
13. Dodge	1	1	—	—	—	—	—
14. De Dion Bouton	2	1	—	—	—	1	—
15. Ford	10	3	4	—	3	—	—
16. Gray	2	2	—	—	—	—	—
17. Gnome Rhone	1	—	—	—	—	—	1
18. Hupmobile	3	3	—	—	—	—	—
19. Harley Davidson	3	—	—	—	—	—	3
20. Lancia	2	2	—	—	—	—	—
21. La Salle	1	1	—	—	—	—	—
22. Minerva	1	1	—	—	—	—	—
23. Morris	17	—	12	5		—	—
24. N. A. G.	1	—	—	—	1	—	—
25. Overland	1	1	—	—	—	—	—
26. Packard	4	3	—	—	1	—	—
27. Peugeot	1	—	1	—	—	—	—
28. Rugby	14	—	13	1	—	—	—
29. Renault	5	1	4	—	—	—	—
30. Stetysz	1	1	—	—	—	—	—
31. Somua	1	—	—	—	1	—	—
32. Studebaker	3	3	—	—	—	—	—
33. Tatra	2	1	1	—	—	—	—
34. Unic	7	—	7	—	—	—	—
35. Ursus	1	—	—	—	1		—
Razem w styczniu 1929 roku	160	43	87	8	17	1	4
W dniu 1 stycznia 1929 r. pozostało	7146	2700	2655	54	1083	85	569
Razem do dnia 1 lutego 1929 roku	7306	2743	2742	62	1100	86	573
W styczniu 1929 r. przerejestrowano na wojew.	27	6	13	2	4	—	2
Pozostało w dniu 1 lutego 1929 roku	7279	2737	2729	60	1096	86	571

(X) Samochody w Szwajcarji.
Cyfra samochodów w Szwajcarji wzrasta w szybkiem tempie i w końcu r. ub. jeden pojazd mechaniczny przypadał średnio na 45 mieszkańców. w poszczególnych zaś kantonach jeden pojazd przypada na 20 mieszkańców. Stale w ruchu jest przeciętnie trzy-czwarte samochodów.

(X) Elcar Motors Export Co., Cleveland, Ohio, donosi o wypuszczeniu na rynek nowego typu samochodu tej marki pod nazwą „Typ 75". Samochód jest zaopatrzony w silnik 6-cylindrowy Lycoming i wyekwipowany według ostatnich wymagań techniki samochodowej. Cena — frapująco nizka — 795 dolarów. A u nas?...

STUDEBAKER POBIJA REKORDY ŚWIATA.

Związek Międzynarodowy Klubów Samochodowych przyznał pięć rekordów świata za szybkość i wytrzymałość samochodowi „President" fabrykacji Studebaker'a — jest to największa ilość rekordów, jaką w tej klasie kiedykolwiek osiągnięto.

Rekordy te zostały ustanowione podczas biegu w czasie od 21 lipca do 9 sierpnia na torze Atlantic City, na którym 8-o cylindrowy „President" przebył dystans 48,280 kilometrów w ciągu 26,326 minut.

Cztery samochody „President", z których każdy przebył ten dystans 48,280 kilometrów, były samochodami ściśle seryjnymi, wybranymi przez urzędników Amerykańskiego Związku Automobilowego bez specjalnego doboru.

Każdy może posiąść na własność jeden z tych szampionów świata, „President Eight", identyczny w każdym szczególe z tymi, które ustanowiły powyższe rekordy świata za szybkość i wytrzymałość.

Fabryka Studebaker'a produkuje cztery znane typy samochodów: Erskine Six, Director, Commander i President. Każdy z tych samochodów jest szampionem w swej klasie.

Części zapasowe stale na składzie.

Rekordy świata posiadane przez „President Eight"

	Dystans mil. ang.	Przeciętnie km. na godzinę:
1°	10,000	110,739
2°	15,000	110,385
3°	20,000	110,304
4°	25,000	110,191
5°	30,000	110,014

Generalne Przedstawicielstwa w Polsce:

„STUDERS" Sp. z ogr odp. Warszawa, ul. Fredry 4. Tel. 238-00 i 242-00. MAX FISCHER & CO, Łódź, ul. Piotrkowska 177. Tel. 461. POZNAŃSKI AUTO-SKŁAD, Poznań, ul. 27-go Grudnia 15. Tel. 39-09. JÓZEF KOZŁOWSKI, Lwów, Biuro Hotel George'a. Tel. 6-10. „AUTO-TRADE" Sp. z ogr. odp. Kraków, Plac Szczepański 8. Tel 4275. CARL REICHMANN, Katowice, ul. Stawowa 5. Tel. 253 „DAKLA" G. m. b. H., W. M. Gdańsk, Kohlenmarkt 32. Tel. 28384. „DAKLA", Tczew, Kościuszki 15. MICHAŁ KURLANDSKI, ROWNE, ul. 3-go Maja. Tel. 50. M. REMBIELIŃSKI, Włocławek.

Składnica dla Przedstawicieli w Polsce: AUTO TRADING CORPORATION A-G. GDANSK, Hopfengasse 74. Adres Telegr.: AUTRA, GDAŃSK.

SAMOCHODY — AUTOBUSY — CIĘŻARÓWKI — CZĘŚCI ZAPASOWE.



(×) Pomiędzy trzema poważnemi austrjackiemi fabrykami, a mn. „Austro-Daimler A. G.", „Puchwerke A. G." i „Oesterreichische Flugzeugfabrik A. G." nastąpiła fuzja. Nowa firma nosi oficjalną nazwę „Austro-Daimler-Puchwerke A. G.".

*

(×) W wywiadzie, udzielonym korespondentowi „Chicago Daily Tribune" zwrócił uwagę prof. Bergius na postęp, dokonany w dziedzinie otrzymywania benzyny z węgla. Prof. Bergius uważa, że produkcja niemiecka tej benzyny w roku 1928 wynosiła 70.000 ton, przyczem w roku bieżącym produkcja ta ma osiągnąć cyfrę 250.000 ton. W przeciągu zaś 5—6 lat Niemcy będą w stanie pokrywać całkowite zapotrzebowanie benzyny jedynie na tej drodze. Na zadane pytanie, czy i o ile ten produkt syntetyczny może odegrać rolę na rynku amerykańskim, odrzekł prof. Bergius, iż to zagadnienie nie jest narazie brane pod uwagę przedewszystkiem z tego powodu, iż obecne zużycie benzyny w Ameryce wynosi przeciętnie 12 miljardów galonów rocznie, podczas gdy wytwórczość maksymalna benzyny syntetycznej nie może przekroczyć narazie 53 miljonów galonów. Co do cen, to prof. Bergius oświadczył, iż zarówno benzyna syntetyczna, jak i naturalna, sprzedawana być może w jednakowej cenie, wynoszącej około $ 0.30 za galon.

*

(×) Szwecja projektuje uruchomienie rządowej linji komunikacji autobusowej pomiędzy miejscowościami Malmö—Sztokholm na trasie ogólnej długości 600 klm. Droga w każdą stronę trwać ma trzy dni, w miejscowościach, zaś, gdzie podróżni będą nocować, wybudowane być mają hotele. Jako autobusy, w grę wchodzą fabrykaty niemieckie i amerykańskie.

*

(×) Rozpoczęte przed niedawnym czasem rokowania pomiędzy kapitalistami Venezuelli i Kolumbji, mające na celu założenie wielkiego towarzystwa akcyjnego komunikacji autobusowej z kapitałem zakładowym 150.000 dolarów, zostały zakończone. Pierwsza linja ma przebiegać z Bogata do Caracas. Przewidziane są pojazdy, zaopatrzone w silniki, które na wysokości 2.300 mtr. osiągać będą moc 75 KM. i szybkość średnią 40 klm/godz.

Wykaz nowozarejestrowanych samochodów według marek fabrycznych w miesiącu **listopadzie** 1928 r.

(Dane zebrane z województw: Białostockiego, Lubelskiego i Nowogródzkiego *)

Marka fabryczna	I L O Ś Ć					
	Razem	Osobowe		Ciężarowe	Autobusy	Motocykle
		prywatne	publiczne			
Austro-Daimler	1	1	—	—	—	—
Berliet	1	1	—	—	—	—
Chevrolet	48	4	8	11	25	—
Chrysler	1	1	—	—	—	—
De Dion Bouton	1	—	1	—	—	—
Dodge	2	1	—	—	1	—
Durant	1	1	—	—	—	—
Fiat	2	2	—	—	—	—
Ford	11	4	3	3	1	—
Oldsmobile	1	1	—	—	—	—
Puch	1	—	—	—	—	1
Renault	1	—	1	—	—	—
Rugby	2	—	—	2	—	—
Skoda	1	—	—	1	—	—
Tatra	3	2	1	—	—	—
Zbrojówka	1	—	1	—	—	—
Ogółem	78	18	15	17	27	1

*) Pozostałe województwa danych nie nadesłały.

Wykaz nowozarejestrowanych samochodów według marek fabrycznych w miesiącu **grudniu** 1928 r.

(Dane zebrane z województw: Białostockiego i Lubelskiego *)

Marka fabryczna	I L O Ś Ć					
	Razem	Osobowe		Ciężarowe	Autobusy	Motocykle
		prywatne	publiczne			
Arbenz	1	—	—	1	—	—
Chevrolet	18	1	1	4	12	—
Chrysler	1	—	—	—	1	—
Fiat	1	1	—	—	—	—
Ford	5	3	1	1	—	—
Gräf & Stift	1	—	—	1	—	—
Mathis	1	1	—	—	—	—
Rugby	2	—	—	—	2	—
Skoda	1	—	—	—	1	—
Unic	1	—	—	—	1	—
Vomag	1	—	—	1	—	—
Ogółem	33	6	2	8	17	—

*) Pozostałe województwa danych nie nadesłały.

Berliet

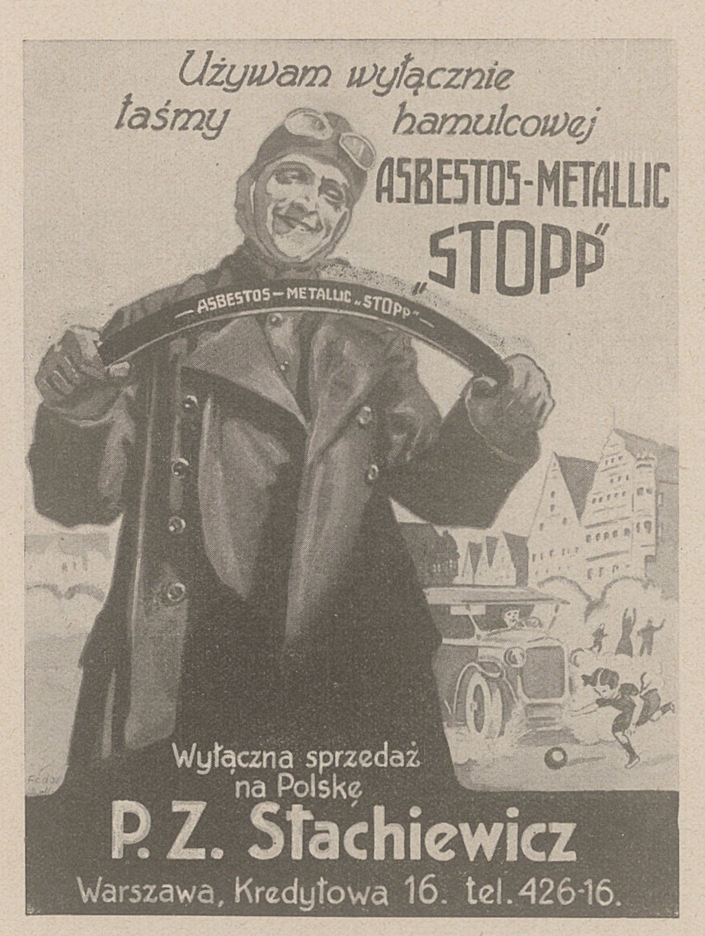
SAMOCHODY
OSOBOWE,
CIĘŻAROWE,
AUTOBUSY.

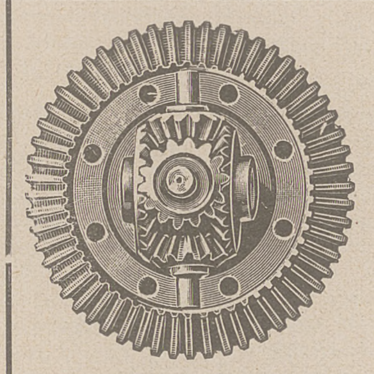
WYWROTKI AUTOMATYCZNE
OD 1 TONNY
DO 12 TONN

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK:

„Auto-Palace" B^{CIA} MĄCZYŃSCY i S^{KA} WARSZAWA, MONIUSZKI 2.
TELEFONY: 161-77 i 284-51.

GŁOSZNAWCY:





TRYBY Wszystkich światowych marek samochodowych podług nadesłanych szkiców, lub modeli dostarczamy w najkrótszym czasie. Całe dyferencjały. Kompletne osie tylne. Kompletne przekładnie ślimakowe. Ślimaki i koła ślimakowe z najlepszych stopów fosforbronzowych.

Koła zębate łańcuchowe. Tryby starterowe, wieńce i ataki.

Wyłączne przedstawicielstwo na POLSKĘ i w. m. GDAŃSK

Firmy J. WALTER, Praga

specjalnej fabryki precezyjnych trybów samochodowych.

Kosztorysy na żądanie gratis

„PEPETES" **TRYBY SAMOCHODOWE**
Sp. z ogr. odp. P. K. O. 17106.
Warszawa, Al. Jerozolimska 53, tel. 10-62.



Pierwsza Krajowa
Fabryka Akumulatorów
„ERGS"
Warszawa, Elektoralna 10.
Tel. 193-59

Poleca wszelkiego rodzaju
AKUMULATORY
(typy normalne, Bosch'a, Fiata, Dodge'a, Cadillaca i inne) do oświetlania, starteru, zapalania etc.

POJEMNOŚĆ
I TRWAŁOŚĆ
GWARANTOWANA

KAROSERJE
F. BERCHOLC
WARSZAWA
Wspólna 46 (róg Marszałkowskiej)
Tel. 211-13.

CIĘŻAROWE, FURGONY REKLAMOWE
i AUTOBUSY
WYKONYWA
Na podwoziach
do wszystkich typów
samochodów

(X) Jak donoszą z New-Yorku, na ukończeniu jest sprawa fuzji pomiędzy firmami Du Pont de Nemours et Co a United States Rubber Co. W ostatnich dniach zaszła na naczelnem stanowisku w tem ostatniem przedsiębiorstwie zmiana, przyczem stanowisko to objęte zostało przez F. B. Davis'a zbliżonego do grupy Du Pont. Grupa ta jest w posiadaniu około 25% akcji General Motors.

*

(X) W Chicago uruchomiono przy Wacker Drive na ostatnich 25-iu piętrach 75-iopiętrowego drapacza chmur nowy garaż, mogący pomieścić 1080 samochodów. Całkowita obsługa samochodów odbywa się przy pomocy urządzeń elektrycznych. Garaż projektował i wykonał inż. B. B. Bolhem.

*

(X) W dniu 1 stycznia r. b. liczba punktów sprzedaży olejów i smarów Vacuum Oil Company na terytorjum Rzeczypospolitej Polskiej przekroczyła cyfrę 1.200.

*

(X) Liczba pojazdów mechanicznych, kursujących w Księstwie Luxemburg, wzrasta z roku na rok i, gdy w roku 1921 wynosiła 1.400 pojazdów, w r. 1923 — 2.800, w roku 1925 — 4.100 — to w lipcu 1928 roku doszła do liczby 5.784. W malutkiem tem księstwie reprezentowanych jest 259 różnych firm samochodowych. Na pierwszym planie znajduje się produkcja amerykańska. Z pomiędzy 22 typów samochodów, kursujących w księstwie, jest 8 typów amerykańskich z liczbą 1958 samochodów. Na drugiem miejscu znajduje się Fran-

Wykaz nowozarejestrowanych samochodów według marek fabrycznych w miesiącu **styczniu** 1929 r.
(Dane zebrane z województw: Białostockiego, Lwowskiego i Nowogródzkiego *)

Marka pojazdu	ILOŚĆ					
	Razem	Osobowe		Ciężarowe	Autobusy	Motocykle
		prywatne	publiczne			
Berliet	1	1	—	—	—	—
Chevrolet	24	2	5	3	14	—
Citroën	1	1	—	—	—	—
Dodge	1	1	—	—	—	—
Essex	2	—	2	—	—	—
Ford	8	3	—	5	—	—
Harley-Davidson	1	—	—	—	—	1
Jordan	1	1	—	—	—	—
Mercedes Benz	2	1	1	—	—	—
Morris	1	—	1	—	—	—
Peugeot	1	—	—	—	—	1
Pontiac	1	1	—	—	—	—
Rugby	1	—	1	—	—	—
Skoda	10	—	—	4	6	—
Spa	1	—	—	—	1	—
Studebaker	2	2	—	—	—	—
Tatra	2	2	—	—	—	—
Ursus	1	—	—	1	—	—
Razem	61	15	10	13	21	2

*) Pozostałe województwa danych nie nadesłały.

Statystyka pozwoleń wydanych w Warszawie na prawo kierowania pojazdami mechanicznemi w miesiącu styczniu 1929 r.

Na samochody z wyj. wozów użyt. publicznej	Na samochody nie wyłączając wozów użyt. publicznej	Na samochody i motocykle z wyj. wozów użyt publicznej	Na motocykle	Na wszystkie pojazdy	UWAGI
415	3	27	3	—	w tem kobiet 7

Razem w miesiącu styczniu wydano 448.
Ogółem od dn. 1 stycznia 1928 r. wydano 448.
Wszystkiego przez Komisarjat Rządu zostało wydane pozwoleń 16.903.

Z nieuszkodzonym motorem poprzez chłody zimowe

W zimie silnik narażony jest na znacznie większy wysiłek, niż podczas cieplejszej pory roku. Zimno przeszkadza normalnemu funkcjonowaniu motoru i wymaga większego użycia każdej jego części.

Silnik Nowego Forda posiada tak niezrównaną moc i tak jest niezawodny, że ani niska temperatura, ani też trudne warunki terenowe nie mogą wpłynąć na stale łagodny bieg motoru.

Lekkiej wagi, o potężnym 40-HP. silniku Nowy Ford jest niezwykle mocnym wozem. Niski punkt ciężkości, cienkie pióra resorów, mała waga nieresorowanych części i hydrauliczne amortyzatory o podwójnem działaniu czynią Nowego Forda niebywale łatwym do prowadzenia, Są to zalety, które, jeżeli dodamy do nich minimalny opór, jaki stawia powietrzu, czynią wóz ten użytecznym i pewnym w jeździe nawet w najtrudniejszych warunkach. Solidna konstrukcja zapewnia mu długie życie. Nawet wytężona praca nie zostawia na nim śladów.

Charakterystycznemi dla Nowego Forda jest niezwykła staranność i dokładność fabrykacji. Pod względem materjału nie ustępuje on żadnemu innemu wozowi na świecie. Gdy zobaczycie silnik Nowego Forda, zadziwi Was jego pomysłowa, a jednak prosta konstrukcja, która go czyni arcydziełem nowoczesnej techniki automobilowej. Sprawdziwszy hamulce na 4 koła, przekonacie się o ich sprawnem i momentalnem działaniu i zrozumiecie, że Nowy Ford jest wozem, któremu można zaufać zarówno w zgiełkliwym ruchu wielkomiejskim, jak i przy zjeżdżaniu z góry pełnej ostrych wiraży.

Co się tyczy zewnętrznych zalet Nowego Forda, niewątpliwie mile was uderzy dystyngowany rysunek wozu i jego nawskroś nowoczesne linje. Nowy Ford jest wcieleniem wszystkiego, czego nawet najwybredniejszy automobilista może wymagać od samochodu w r. 1929 — a nawet w wielu szczegółach wyprzedza swój czas i jest środkiem komunikacji, który przez wiele lat będzie źródłem zadowolenia i pożytku dla jego właściciela, tembardziej, że jest on nader ekonomiczny w użyciu. Dzięki małej wadze wozu i jego znakomitej konstrukcji, zużycie paliwa jest niewielkie, zaś skrupulatny dobór materjału redukuje koszty utrzymania wozu do minimum.

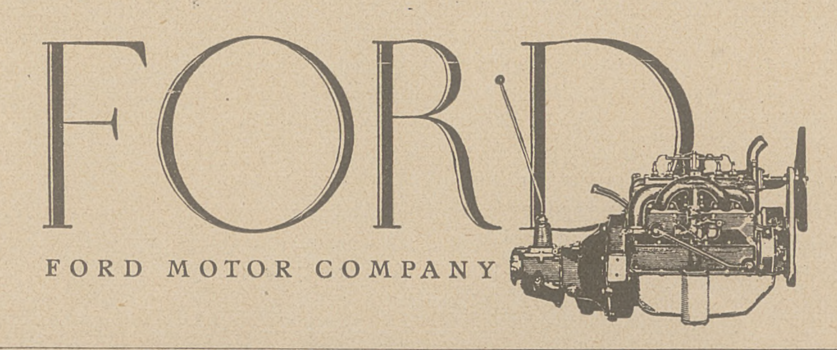
Wszędzie na całym świecie, gdziekolwiekście udacie, znajdą się autoryzowani przedstawiciele Forda i specjaliści fordowscv, którzy wykonają sprawnie wszelkie naprawy po niskiej, ustalonej cenie.



Zechciejcie odwiedzić najbliższego autoryzowanego przedstawiciela Forda, który na życzenie chętnie zademonstruje Nowego Forda. Wyprobujcie sami, jak łatwym jest on do prowadzenie i jak wygodnie się jedzie w jego gustownie urządzonem wnętrzu. Niewątpliwie zdziwicie się, że tak znakomity wóz otrzymać można za tak niską cenę.

Roadster	Zł.	8.900
Phaeton	-	9.165
Tudor Sedan.	-	10.720
Coupe Służbowe ..	-	10.470
Standard Coupe ..	-	11.170
Coupe Sportowe ..	-	11.170
Fordor Sedan	-	11.690
Składane siedzenie (dla Roadsteru i Coupe)	-	415
Zderzaki	-	295

Wszystkie ceny rozumieją się f. o. b. Gdańsk łącznie z cłem. Bez podatku obrotowego.



cja (6 typów, 1055 samochodów), dalej zaś idą Niemcy (3—583), Włochy (1—299), Belgja (3—276), Austrja (1—69) i t. d. Przy obecnym stanie ludności, wynoszącym 280.000, przypada jeden samochód na 48 mieszkańców. Zauważyć należy, iż w ostatnich latach prawie zupełnie nie sprzedawano w księstwie samochodów niemieckich, a te, które obecnie w księstwie kursują, są produktami starszej daty. Natomiast nowy typ Forda cieszy się wielkiem powodzeniem. Przypuszczać można, iż w chwili obecnej najwięcej samochodów dostarczać będzie Belgja wobec zniesienia pomiędzy nią a księstwem granicy celnej.

*

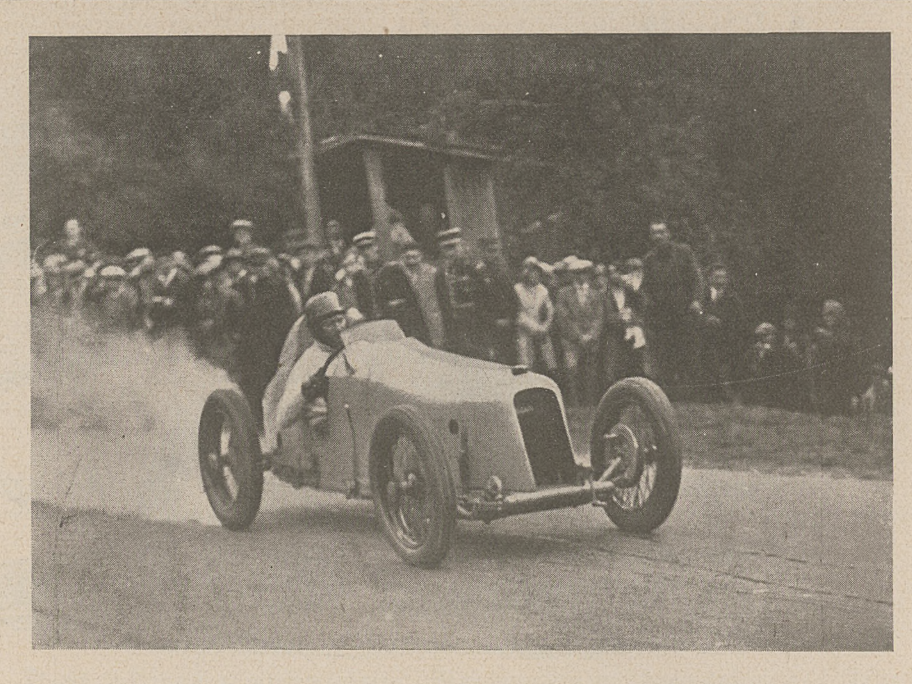
Znany z przelotu nad Atlantykiem znakomity lotnik amerykański, p. Clarence D. Chamberlin, został zaangażowany przez Towarzystwo United States Rubber Company w charakterze doradcy przy fabrykacji opon dla samolotów, kierownictwo zaś wydziału opon dla samolotów jest w rękach również znakomitego lotnika amerykańskiego, p. J. A. Fauchera. Władze Towarzystwa, zdając sobie doskonale sprawę z postępu, jakie poczyniło lotnictwo w latach ostatnich i w jak szybkiem tempie rozwój jego postępuje naprzód, postanowiły oprzeć swą produkcję opon dla samochodów na podstawach ściśle naukowych, przy udziale najwybitniejszych fachowców w dziedzinie lotnictwa. United States Rubber Company jest znana na rynku krajowym i jej opony samochodowe— Royal Cords, cieszą się wielkiem powodzeniem.

*

(X) „The Order of the Road".

W marcu roku ubiegłego założony został pod powyższą nazwą w Anglji klub samochodowy liczący dziś przeszło 1.000 członków. Członkowie Klubu mają na swych samochodach znak klubowy w postaci orderu z literami „OR" po środku. Celem Klubu jest zmuszanie ogółu kierowców do prawidłowej i bezwypadkowej jazdy w miastach i na szosach. Aby zostać członkiem Klubu, należy wykazać się liczbą conajmniej 24.000 klm., przejechanych w przeciągu ostatnich trzech lat bez narażenia się w tym okresie czasu na jakąkolwiek karę. Pod tym względem w stosunku do każdego kandydata na członka Klubu przeprowadzony jest jaknajszczegółowszy wywiad. Jeśli natomiast członek Klubu uległ jakiemuś wypadkowi lub wykroczył przeciwko obowiązującym przepisom, winien on niezwłocznie przesłać swój znak klubowy łącznie ze szczegółowym raportem do Zarządu Klubu, który, po wszechstronnem rozpatrzeniu sprawy zadecyduje, czy dany kierowca może nadal pozostać członkiem Klubu. W ten sposób Klub rekrutuje najlepszych kierowców Anglji i dziś już należenie do Klubu uważane jest za wielki zaszczyt. Klub nie znajduje się w żadnym stosunku zależności od jakichkolwiek innych klubów samochodowych angielskich. Przy przyjmowaniu nowego członka nie jest brane pod uwagę jego stanowisko społeczne lub towarzyskie, a w ten sposób już dziś, obok członków Izby Lordów i autorytetów angielskiego przemysłu samochodowego, członkami Klubu są zwykli zawodowi kierowcy, nie wyłączając kierowców samochodów ciężarowych.

Przyznać trzeba, iż założenia, na jakich opierali się organizatorzy Klubu, są zdrowe. Możnaby nawet wyobrazić sobie, iż — o ile z czasem do „The Order of the Road" należeć będą wszyscy kierowcy samochodowi Anglji, to wypadek samochodowy będzie tam rzadkością.



Znany kierowca francuski Morel na samochodzie wyścigowym Amilcar, który pobił rekord światowy w swojej kategorji z szybkością 211 klm/g.

*

Znane francuskie samochody Amilcar nareszcie znalazły się na rynku polskim.

Dotychczas słyszeliśmy o nich tylko z kronik sportowych. Prawie we wszystkich zawodach międzynarodowych samochody te triumfowały narówni z innemi wozami o wybitnie wysokich cenach. Otóż należy zaznaczyć, że Amilcary, znane ze swych rekordów zdobywanych corocznie w różnego rodzaju imprezach samochodowych, są również znane we Francji i całej Europie z bardzo przystępnej ceny, pomimo tego, że nie są one produkcji seryjnej.

Przedstawicielstwo Amilcara na Polskę i w. m. Gdańsk otrzymało Tow. „Baltic Levant" (Warszawa, Długa 23, tel. 157-48), które spodziewa się w dniach najbliższych nadejścia pierwszych transportów tych wozów. Już więc niezadługo można będzie podziwiać sześciocylindrowe supersporty i czterocylindrowe turystyczne Amilcary. Ich wygląd estetyczny i piękne linje zdobędą napewno uznanie wśród sportsmanów i automobilistów polskich.

*

Z RUCHU WYDAWNICZEGO.

Nadesłano nam do Redakcji broszurę p. t. „Łożyska i ich smarowanie", traktującą o smarowaniu wszelkich łożysk.

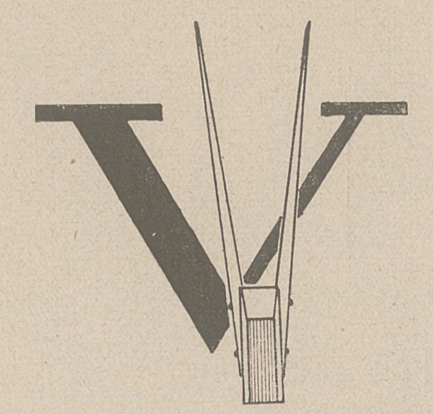
W wykładzie przystępnym i ujętym dobrą polszczyzną wypowiedziano tu całokształt opieki, jaką należy otaczać tak czułą część składową każdej maszyny jaką jest łożysko. Broszura, wydana w bogatej szacie zewnętrznej, na pierwszorzędnym papierze kredowym, obficie i starannie ilustrowana, stanowi wydawnictwo wydziału technicznego Vacuum Oil Company i znaleźć się winna w rękach każdego posiadacza aparatur mechanicznych, stanowiąc nieocenioną pomoc w zakresie troskliwej opieki nad sprawnością działania łożysk.



V O I S I N

13 KM.-

6-cio CYLINDROWE
BEZWENTYLOWE
2 SKRZ. BIEGÓW
SERVO - HAMULCE



-24 KM.

ELASTYCZNE
NIEZAWODNE
WYTWORNE
EKONOMICZNE

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO **SAINT-DIDIER** WARSZAWA MAZOWIECKA 9

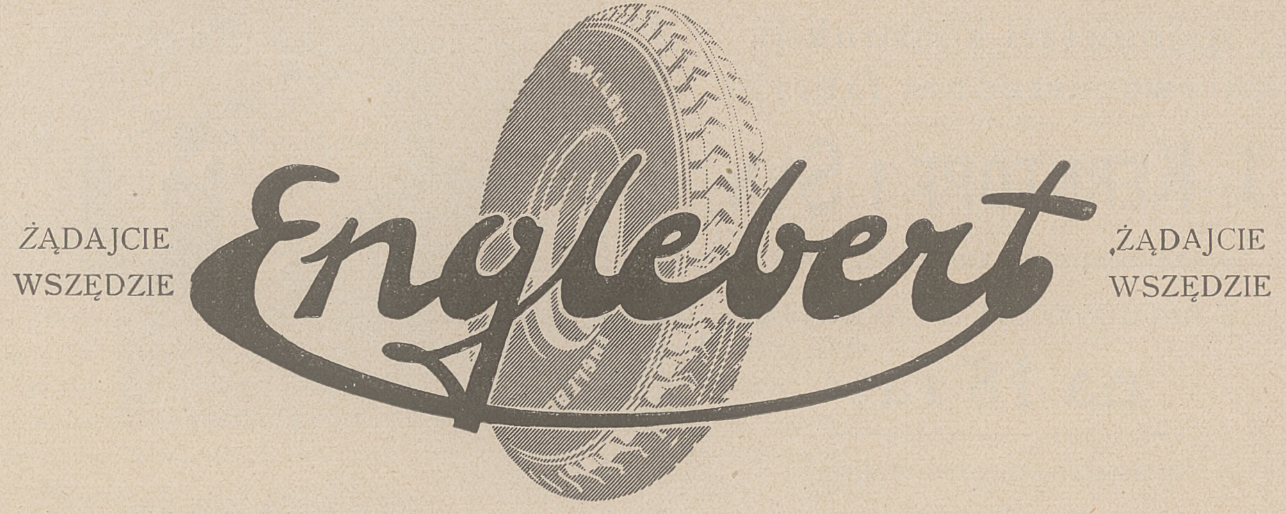
TELEFONY Nr.: 335-84, 328-81, 328-84 i 328-87

ŁÓDŹ: L. GERHARD, UL. PIOTRKOWSKA Nr. 113. TEL. 50-40.

POSZUKIWANI PRZEDSTAWICIELE REJONOWI

Opona, która nie sprawi kłopotu i zawodu kierowcy, to opona marki

ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE



ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE

Pneumatyki marki **ENGLEBERT** dzięki swoim zaletom zjednały sobie w latach ostatnich uznanie całego świata automobilowego!

JENER. REPREZENT. NA POLSKĘ I GDAŃSK: **LUDWIK PIĘTKA i S-KA** WARSZAWA WARECKA 9.

HURTOWY HANDEL
WIN I SPIRYTUALJI
ORAZ REPREZENTACJE
ZYGMUNT JAROCKI i S-ka
WARSZAWA
SENATORSKA Nr. 11. -- TEL. 48-94 i 244-38.

NIEZRÓWNANE POLSKIE
PIANINA
najnowszej konstrukcji
pierwszorzędnej fabryki
J. KERNTOPF I SYN
odznaczonej najwyższemi nagrodami
Z DŁUGOLETNIĄ GWARANCJĄ
na 18 rat
miesięcznych przy wpłacie
1/3 należności
SPRZEDAJE
SKŁAD FABRYCZNY
Warszawa, Szpitalna 9, telefon 94-12



Dziwne małżeństwo

czyli

TAJEMNICZE PORWANIE

Napisał Antoni Słoń-ce Zilustrował Pik



Najdroższa, nie opuszczę cię nigdy. Nie mogę żyć bez ciebie...

Czy wiecie, co znaczy słowo „autosugestja“? Autosugestja to znaczy, że ktoś sobie wmawia, że ma auto.

Czy wiecie, co znaczy „Aut Caesar aut nihil?“ Albo jeździć autem, albo wcale nie jeździć.

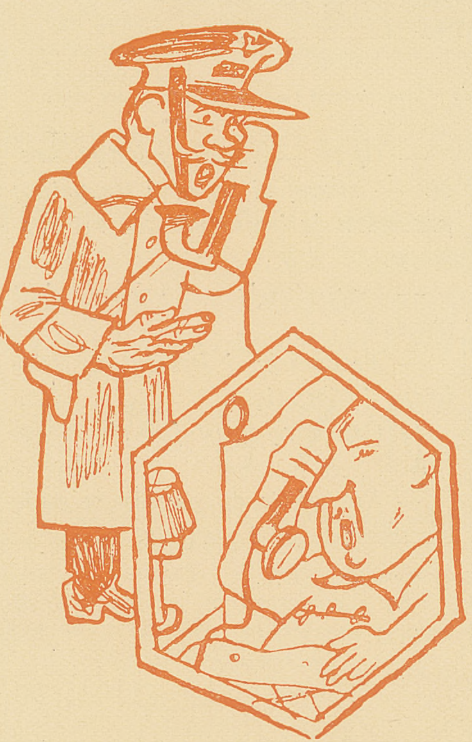
Czy wiecie, że „la donna est automobile?“

Jeśli to wszystko wiecie to zrozumiecie sens dramatycznego zdarzenia, które wam muszę z powodów bardzo poważnych — opowiedzieć.

Działo się to w przecudny ranek wiosenny. Było tak wcześnie, że jeszcze mrok nocy czaił się w zakątkach miasta i śmiecie leżały na ulicach. Stróż nocny, wracając już na dzień do domu, przechodząc koło wielkiej szyby magazynu automobilowego, drgnął. Usłyszał szept. Przyłożył ucho do lustrzanej szyby i dobiegł go szmer cicho prowadzonej rozmowy.

— Najdroższa, nie opuszczę cię nigdy. Nie mogę żyć bez ciebie...

Stróż nocny zaczaił się; wiedział, że mimo wielkiego powodzenia automobili firmy Essex, o tak wczesnej porze nikt nie powinien znajdować się w składzie. Wszedł do bramy domu. Stwierdził, że drzwi od podwórza były zamknięte. Bezradny i przerażony pobiegł do najbliższego posterunku policyjnego. Gdy wrócił z policjantem, przed oknem wystawowym składu samochodowego stała już grupka przechodniów. Oczom policjanta przedstawił się widok niesamowity. Przy kierownicy pięknej, lśniącej reklamowej limuzyny Essex siedział młodzieniec i roniąc łzy tulił w objęciach maszynę. W pustym, ciemnym jeszcze magazynie świeciła dziwną bladością twarz nieznanego młodzieńca. Policjant zapukał w szybę. Młodzieniec nie drgnął nawet. Zdawał się nie dostrzegać, że jest obserwowany przez rosnący wciąż tłum uliczny, zdawał się nie widzieć świata i płakał dalej, pieszcząc wysmukłą dłonią kierownicę limuzyny.



Po godzinie, gdy dostał wreszcie połączenie...

Policjant zostawił stróża nocnego na straży i sam pobiegł do pobliskiego automatu telefonicznego. Po godzinie, gdy dostał wreszcie połączenie, zakomunikował dyrektorowi firmy samochodowej dziwne zdarzenie i prosił o przybycie z kluczami. Tymczasem tłum wciąż rosnął.

— Pilnujcie drzwi frontowych — krzyknął zdyszany dyrektor — ja wejdę tylnem wejściem i przyłapię tego dziwnego ptaszka.

Stało się jednak inaczej. Gdy dyrektor wraz z woźnym wkroczyli do magazynu — tajemniczy młodzieniec ocknął się z drętwoty, przerażonem okiem obrzucił zgromadzonych i nacisnął pedał auta. Rozległ się warkot motoru, krzyk zebranych na ulicy i brzęk stłuczonej szyby wystawowej. Auto jednym rzutem znalazło się na ulicy. Grube kawały rozbitego szkła nie zdołały przeciąć wspaniałych opon „Dunlop“, ani nie zadrapały nawet wspaniałej emalji „Essexa“.



Tymczasem tłum wciąż rosnął.

— Trzymajcie go! Łapcie! Musimy dogonić go za wszelką cenę! — krzyczał zrozpaczony dyrektor.

Łatwo to powiedzieć, ale trudniej wykonać. Żadne z aut stojących w pobliżu, ani żadna taksówka nie mogły iść w zawody z samochodem Essex.

Na szczęście stała się rzecz nieprzewidziana. Młodzieniec, prowadzący maszynę, przejechał zaledwie paręset metrów i stanął przed pięknym pałacykiem hrabiego Zetowskiego.

— Coś pan uczynił? — krzyknął dyrektor, trzęsąc pobladłego i zrozpaczonego młodzieńca.

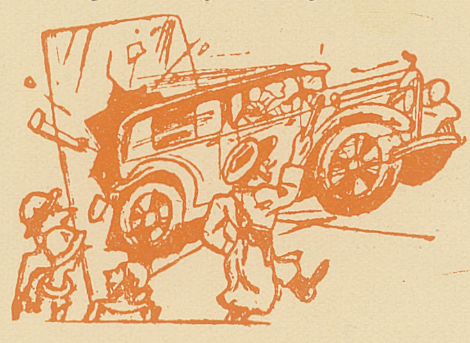
— Wszystko to panu wytłumaczę — niech pan wejdzie ze mną do środka. Jestem młody hrabia Zetowski — przedstawił się desperacki młodzieniec.

Gdy zasiedli w trzcinowych fotelach hallu — młodzieniec wyznał swą tajemnicę. Co wieczór przychodził do składu samochodów Essex pod jakimkolwiek błahym pozorem. Zakradał się niespostrzeżenie do środka reklamowej limuzyny — i tam spędzał noc.. Ojciec odmówił mu kupienia tej limuzyny — „a ja bez niej nie mogłem żyć“ — zakradał się więc nocami, aby się napoić rozkoszą zakazanego owocu. Nocy ostatniej — cierpiałem bardziej niźli kiedy — gdyż ojciec, widząc, że chudnę i mizernieję — postanowił mnie odesłać na wieś do majątku. Ta noc to była noc pożegnania — zakończył młody hrabia Zetowski.

— Co robić teraz?

— Niech pan pomówi z ojcem, niech pan przedstawi rzecz jasno i po męsku — poradził dyrektor firmy „Essex“.

Do hallu wszedł w tej chwili starszy nobliwy mężczyzna.



Auto jednym rzutem znalazło się na ulicy.

— Ojcze — rzekł młody hrabia — muszę ci wyznać wszystko; porwałem ją i nikt nas już nie rozłączy.

— Czy twoja ukochana jest młoda?

— Młodziutka i świeżutka, dziewicza i nietknięta.

— Czy zaręczyny już się odbyły?

— Nie, ojcze, ty musisz za mnie się oświadczyć i poręczyć.

— Czy aby będzie ci wierna? — indagował ojciec.

— Nie zdradzi mnie, ani nie zawiedzie nigdy.

— Jesteś jeszcze młody, zastanów się, czy potrafisz nią należycie kierować?

— Zaręczam ci, ojcze, iż żadną kobietą mężczyzna nie potrafi tak kierować, jak ja moją ukochaną.

— Jak się nazywa twoja najdroższa?

— Przedewszystkiem nie jest wcale najdroższa. W stosunku do swych zalet jest bardzo tania. Jeśli dodam do tego, że ma sześć cylindrów...

— Kobieta, która ma sześć cylindrów? Ależ to nonsens; w Warszawie jest tylko dwu ludzi, którzy mają cylindry, to — Lechoń i Lorentowicz.

— Jeśli dodam również, że ma pięć siedzeń...

— Chłopcze! — krzyknął stary hrabia — chcesz się żenić z kobietą o pięciu siedzeniach? Chcesz popełnić mezaljans? Jak się nazywa ta uwodzicielka?

— Nazywa się „Essex“.

Stary hrabia uśmiechnął się pod wąsem.

— Nie — rzekł po chwili — to nie jest mezaljans. Weź ją i bądźcie szczęśliwi.

Antoni Słoń-ce.



Amerykanie mówią, że mieć szczęście w życiu znaczy - skorzystać z nadarzającej się szczęśliwej okazji. Okazją taką w dziedzinie handlowej jest

POWSZECHNA WYSTAWA KRAJOWA

Najlepsze eksponaty milczą! Należy je uzupełnić, objaśnić, poprzeć zapomocą reklamy. Dla niebiorących udziału w Wystawie, zręcznie i na właściwem miejscu stosowane ogloszenia mogą nawet w znacznej mierze zastąpić eksponaty wystawowe.

Najpoważniejszym środkiem reklamy w okresie całej Wystawy będą, obok ogłoszeń pra owych, bezsprzecznie

OFICJALNE KATALOGI
POWSZECHNEJ WYSTAWY KRAJOWEJ

Będą one nieodzownemi podręcznikami dla tych miljonowych rzesz zwiedzających, które o Wystawie i Wystawcach poinformują się nietylko na samej Wystawie, lecz w równej mierze z Katalogów. Pozatem dla każdego gościa Oficjalny Katalog pozostanie miłą i trwałą pamiątką a zarazem najbogatszą księgą adresową Polski, obejmującą dosłownie to wszystko, co w przełomowej niejako chwili w Polsce żyło i pracowało.

W urzędowem wydaniu Powszechnej Wystawy Krajowej a nakładem niżej podpisanego Biura Ogłoszeń ukażą się:

OFICJALNY KATALOG PRZEMYSŁU, HANDLU I RZEMIOSŁA,
OFICJALNY KATALOG WYCHOWANIA FIZYCZNEGO I SPORTU,
OFICJALNY KATALOG ROLNICTWA,
OFICJALNY KATALOG HODOWLI ZWIERZĄT.

OSTRZEŻENIE

Powyższe Katalogi i Przewodniki PWK są jedynemi oficjalnemi wydawnictwami Powszechnrj Wystawy Krajowej i jedynie też dopuszczone będą do sprzedaży na terenach Wystawy. Wszelkie inne reklamowe „Katalogi", „Przewodniki" i t. p., powołujące się bezprawnie na PWK., nie mają nic wspólnego z Wystawą, a przeciwko wydawcom tychże wdrożone zostaną dochodzenia sądowe.



POZNAŃ, ALEJE MARCINKOWSKIEGO 11. TEL. 44-76, 22-31, 22-35, 38-15

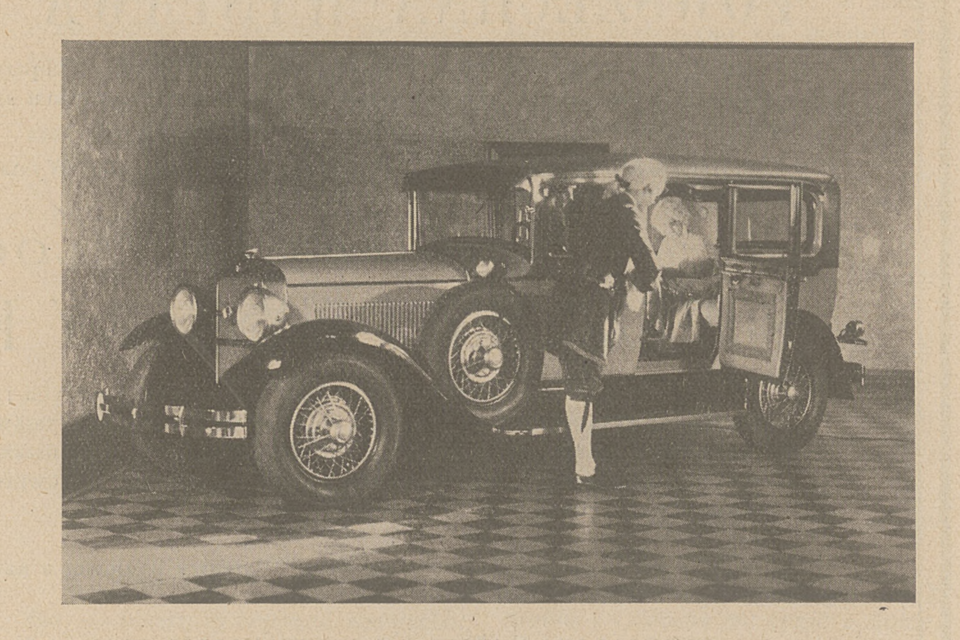
ODDZIAŁY:

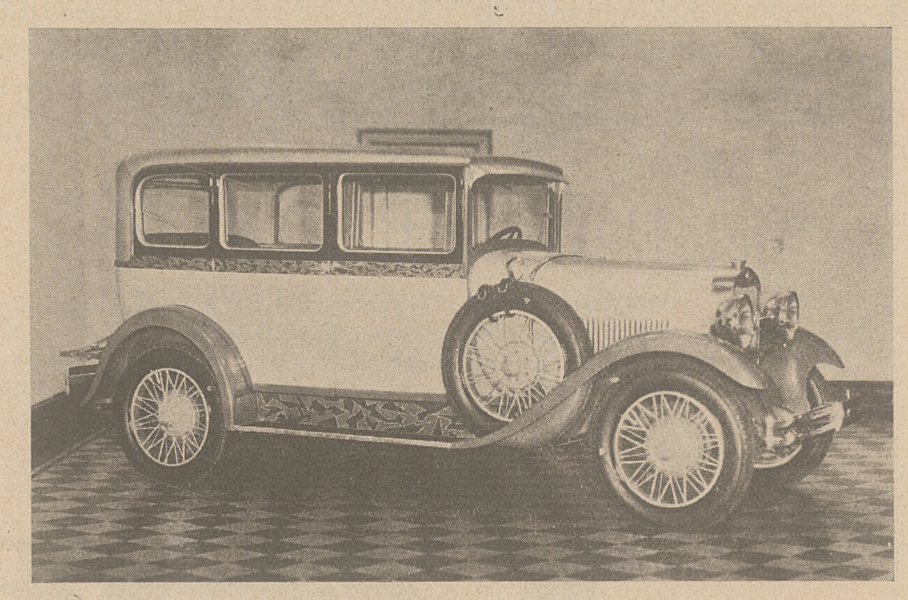
POZNAŃ, 27-GO GRUDNIA Nr. 18. WARSZAWA, BRACKA 17. KRAKÓW, GŁ. RYNEK 46.
KATOWICE, POPRZECZNA 8. LWÓW, AKADEMICKA 14. BYDGOSZCZ, DWORCOWA 72.
TORUŃ, UL. SZEROKA Nr. 36.

Kazimierz WATRAKIEWICZ
ADWOKAT
otworzył kancelarję przy ul. Poznańskiej 22 (tel. 137-40)
SPECJALNOŚĆ: wypadki i spory, odpowiedzialność i odszkodowania na tle ruchu samochodowego, komunikacji kolejowej, żeglugi wodnej i napowietrznej.
Przyjmuje — z wyłącz. czwartków — rano 8 — 9 i 16 — 18 g.

STYLOWE NADWOZIA.

Konstruktorzy nadwozi samochodowych, w pogoni za nowemi efektami, sięgnęli ostatnio do niewyzyskanej dotychczas dziedziny stylowości. Przykładem tego są dwa samochody Studebaker, zbudowane specjalnie do wystawienia w ostatnim salonie Paryskim. Jeden z tych wozów posiada karoserję wykonaną w stylu Ludwika XIV, w kolorach błękitnym, czarnym i złotym. Motywem dekoracyjnym we wnętrzu limuzyny jest symboliczny monogram Ludwika Wielkiego, podwójna litera L. Karoserja drugiego samochodu wykonaną została w stylu ekstra-nowoczesnym, i tu jako ozdoby użyte zostały futurystyczne motywy nowoczesnej sztuki. Ten wóz wykończony jest w kolorach fioletowym i srebrzystym. Załączone obok ilustracje przedstawiają oba powyższe samochody Studebaker z ich ciekawemi karoserjami.





U góry: Samochód Studebaker President z karoserją wykonaną w stylu Ludwika XIV. U dołu: Samochód Studebaker Erskine z karoserją wykonaną w stylu nowoczesnym. Oba wozy były podziwiane w zeszlorocznym Salonie Paryskim.

ENTUZJASTYCZNE PRZYJĘCIE NOWYCH MODELI STUDEBAKER'A.

Kierownicy światowej firmy Studebaker Corporation of America twierdzą, że nie przypominają sobie bardziej entuzjastycznego przyjęcia nowych modeli Studebaker'a niż to, które spotkało wystawione ostatnio w salonach National Automobile Show w Nowym Yorku, nowe modele ośmiocylindrowe President'a i Commander'a.

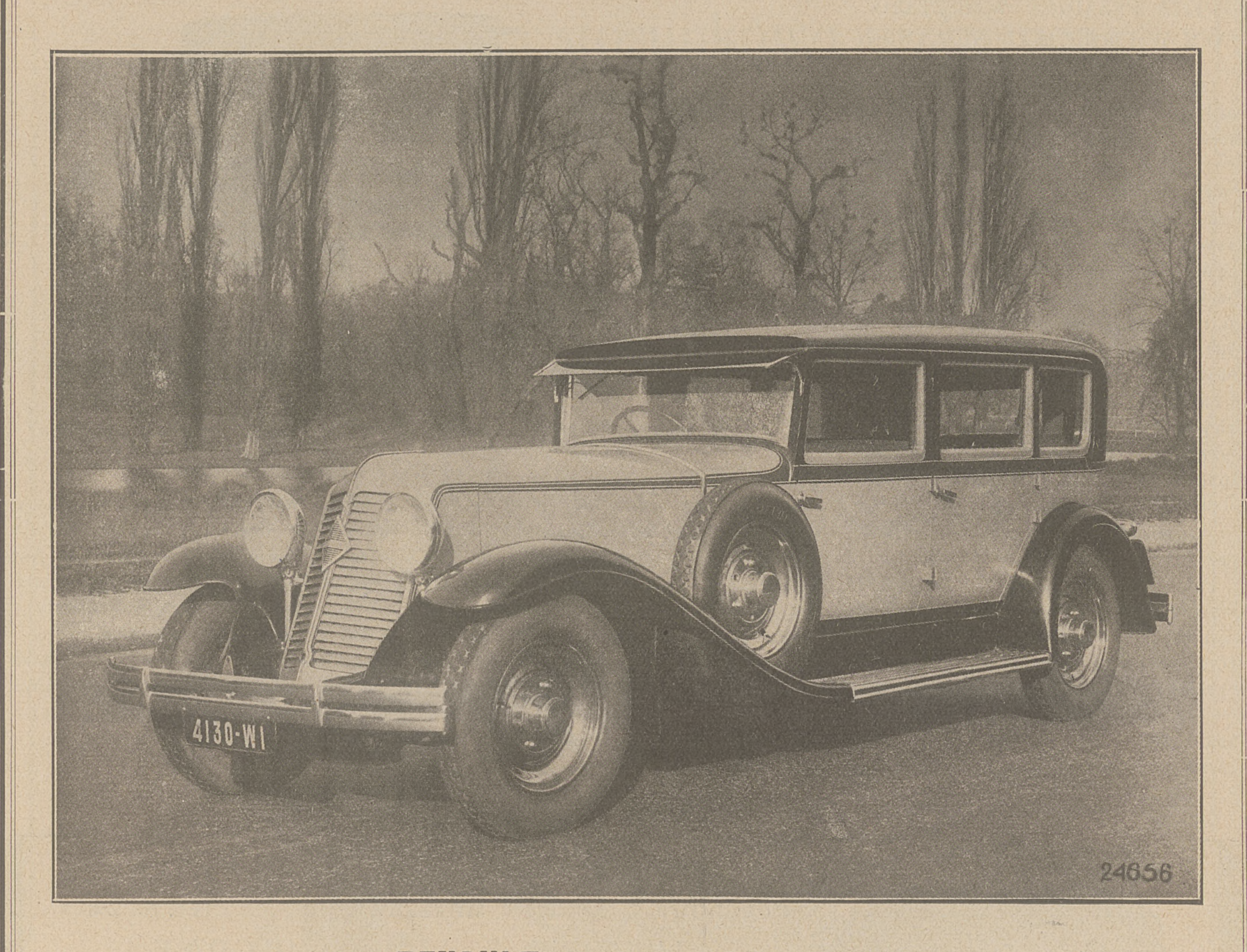
Wśród najładniejszych samochodów na tej wystawie wyróżniały się specjalnie dwa samochody: kabrioletka „The Commander", i pięcioosobowy „brougham" na podwoziu President Eight i na podwoziu Commander. Kabrioletka Commander była wykończona w żółtym odcieniu ładnie odbijającym od stalowych szprych kół i szeregu chromoplaterowanych okuć. Wielu krytyków uważało, że kabrioletka ta była najładniejszym samochodem na wystawie.

Cały szereg szczegółów, obecnie włączonych do karoserji nowych modeli Studebaker'a dla zapewnienia wygody jazdy, łatwości prowadzenia i bezpieczeństwa, spotkał się z żywym uznaniem publiczności fachowej. Specjalnie zwracano uwagę na powiększenie szerokości i głębokości siedzeń, oraz na dogodną pozycję kierowcy dzięki nowemu ustawieniu kierownicy, pedałów hamulców i sprzęgła, oraz samego siedzenia.

Ciekawą inowacją jest zastosowanie w samochodach Studebaker'a mocnych, nie pękających szyb i podwójnej automatycznej wycieraczki, zapewniającej czyste pole widzenia podczas słoty zarówno dla kierowcy jak i dla pasażera.

Entuzjastyczne przyjęcie przez publiczność nowych modeli Studebaker'a miało natychmiastowy wpływ na produkcję fabryki, która jeszcze podczas trwania wystawy ogłosiła, że program produkcji styczniowej samochodów Studebaker'a wyraża się najwyższą cyfrą miesięcznej produkcji, jaka kiedykolwiek była osiągnięta w ciągu długich lat istnienia fabryki Studebaker'a.

RENAULT



Marka **RENAULT** — to nie nazwa jednego wozu, lecz nazwa całej gamy samochodów najlepszej jakości... ... Od znakomitych, lekkich SZÓSTEK (zł. 9.750), aż do luksusowej, 8-cylindrowej REINASTELLA (zł. 80.000)... ... Od praktycznych furgonetek miejskich (zł. 9.500), aż do 10-cio tonnowych wozów, autobusów, traktorów rolniczych i czołgów wojennych, które wygrały Wielką Wojnę.

Wśród wozów marki **RENAULT** każdy znajdzie samochód, jaki pragnie posiadać, za odpowiednią dla siebie cenę.

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO: TOWARZYSTWO TECHNICZNO-HANDLOWE

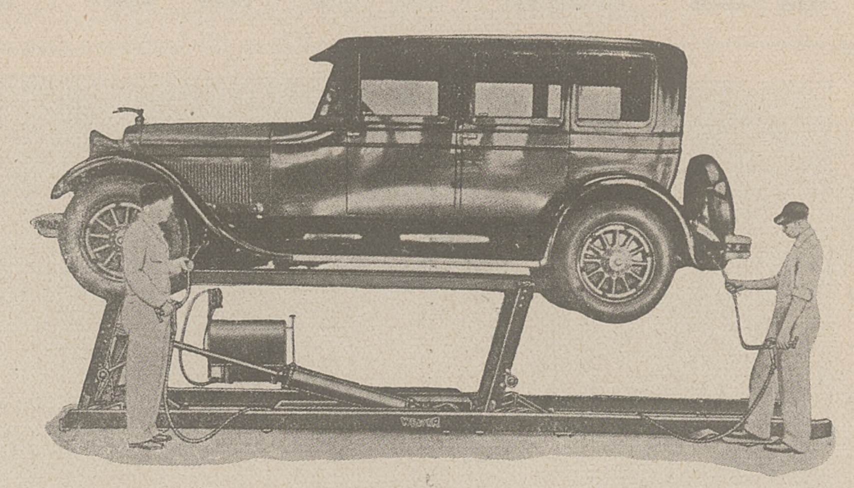
ESPER

Warszawa, Marszałkowska 153, tel. 21-64
Katowice, Rynek Nr. 2, telefon Nr. 5-85
Kraków, Karmelicka Nr. 9, telefon Nr. 4-98

WSZYSTKIE SZKOŁY SAMOCHODOWE UCZĄ WEDŁUG PODRĘCZNIKÓW A. TUSZYŃSKIEGO IDŹ WIĘC I ZAPISZ SIĘ DO JEGO SZKOŁY, ZŁOTA Nr. 25, m. 3. TELEF. 61-34.

POKAZ URZĄDZEŃ WARSZTATOWYCH W FIRMIE M. BOGUSŁAWSKI.

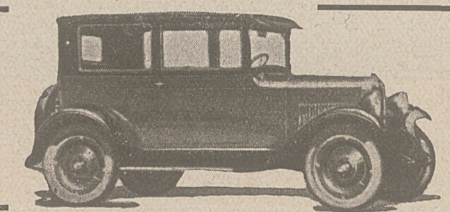
Obsługa samochodów jest u nas najbardziej zaniedbaną sprawą. Nawet drobne reperacje, które w dobrze wyposażonym warsztacie amerykańskim trwają kilkanaście minut wymagają u nas długiego czasu i dużego wysiłku. Przyczyny tego należy szukać w braku odpowiednich narzędzi, przystosowanych specjalnie do reperacji samochodów. To też z uznaniem należy podnieść inicjatywę firmy M. Bogusławski, która sprowadziła pełny asortyment urządzeń i narzędzi warsztatowych amerykańskiej fabryki Weawer. Narzędzia te są niezwykle pomysłowe i widać, że stworzone zostały przez praktyków, którzy roboty warsztatu reperacyjnego dokładnie znają i ze wszystkiemi trudnościami tego zawodu osobiście się stykali.


Aparat Weawer do podnoszenia samochodu celem nasmarowania podwozia.

Pomiędzy wystawionemi narzędziami zwróciły naszą uwagę przedewszystkiem najrozmaitsze rodzaje dźwigni i wózków, które pozwalają podnosić, przesuwać i przechylać najcięższe samochody bez wysiłku i bez obawy uszkodzenia tych samochodów lub pokaleczenia ludzi, którzy przy tem pracują. Bardzo praktyczne wydały nam się prasy ręczne o bardzo dużej sile dociskowej, które pozwalają wykonywać najrozmaitsze czynności o wiele łatwiej i prędzej niż dotychczas stosowanemi sposobami. Pozatem firma wystawia cały szereg uchwytów specjalnych do zamocowywania różnych części samochodowych przy remoncie, do zdejmowania ciężkich kół, do zdejmowania dużych opon autobusowych i t. p.

Nie wszyscy kierownicy naszych warsztatów doceniają użyteczność tych narzędzi, ale takie warsztaty jak Autoremont i warsztaty reperacyjne przedstawicielstwa Chryslera nie wahały się przed poczynieniem zakupów.

Sądzimy, że wszyscy automobiliści powinni skorzystać z uprzejmego zaproszenia firmy M. Bogusławski i obejrzeć sprowadzone przez nią urządzenia.


FABRYKA KAROSERJI–FELIKS STRZAŁEK
OGRODOWA 62 WARSZAWA TEL. Nr. 286-75
LIMUZYNY, AUTOBUSY, FURGONY, PLATFORMY.

SKŁAD METALI CH. GRÜN i S-WIE
WARSZAWA, NALEWKI II, TEL. 17-64 i 17-34
Poleca specjalnie dla samochodów;
BLACHĘ aluminiową ryflowaną, LISTWY. PROFILE mosiężne, aluminiowe i żelazne, RURY miedziane, CYNĘ angielską, OŁÓW i t. p.
ZAKUP STARYCH METALI.

Prosimy o wpłacenie prenumeraty na kwartał II r. b.

DERMATOIDY DO SAMOCHODÓW
WYJĄTKOWEJ JAKOŚCI
Bogaty dobór kolorów i deseni
FRANK REDDAWAY, Warszawa, Królewska 39. Telefon 17-90.

Możność nabycia dużego, wygodnego samochodu za stosunkowo nizką cenę

PRZY wyborze samochodu należy brać pod uwagę trwałość konstrukcji, wydajność silnika, przestronność siedzeń, wytworny wygląd i oczywiście cenę. Połączenie tych zalet z dostępną ceną stanowi idealny typ maszyny.

Wszystkim tym warunkom odpowiada w zupełności ostatni model samochodu Chevrolet, który mieści wygodnie pięć osób, nawet tęgich i wysokiego wzrostu, gdyż wejście i wyjście z samochodu ułatwiają szerokie drzwiczki.

Pozatem głębokie siedzenia i nadzwyczaj miękkie materacowanie dostosowane do linji karoserji zapewniają całkowitą wygodę i wypoczynek podczas najdłuższej podróży.

Samochód Chevrolet nietylko pod względem przestronności i wygody swej karoserji przewyższa wszystkie inne maszyny nabywane po tej samej cenie. Posiada on bowiem rozstaw kół na 2.705 metra, a zatem dłuższy, niż każdy inny samochód w tej cenie. Przytem oczywiście samochód Chevrolet, jak wszelkie inne drogie maszyny posiada: hamulce na czterech kołach, filtr do powietrza i paliwa, oraz wiele innych ulepszeń specjalnie wprowadzonych przez firmę General Motors.

Całość zaś składa się na idealny typ samochodu, który znajduje znacznie więcej chętnych nabywców, niż każdy inny. O prawdziwych wartościach tej maszyny można się łatwo przekonać podczas próbnej przejażdżki u zastępcy General Motors. *Wyrób General Motors.*

Wystawiamy na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu, w ruku 1929.



Sedan 4-o drzwiowy 13.450 Zł.
Loco Warszawa, łącznie z podatkiem obrotowym

CHEVROLET

GENERAL MOTORS W POLSCE, WARSZAWA

CZYTAJCIE TYGODNIK AUTO LOT 30 GR.

Prenumerata: kw. 3.50 zł., roczn. 14 zł.

Konto czekowe w P. K. O. 16.940

Redakcja i Administracja: WARSZAWA, UL. POZNAŃSKA № 22. TELEFON 85-68.

ŁAŃCUCHY ROLKOWE BEZSZELESTNE (rozdzielcze)

SKŁAD SPECJALNY:

Warszawa **ROTAX** Niecała 1

Na składzie wszelkie wymiary do wozów europejskich i amerykańskich. Również łańcuchy do rusztów automat., gatrów, betoniarek, podnośników, transporteurów i t. p. na składzie.

NAPRAWA I PRZERÓBKA

MAGNET, DYNAMO, STARTERÓW, AUTOMATÓW, AKUMULATORÓW RÓŻNYCH SYSTEMÓW

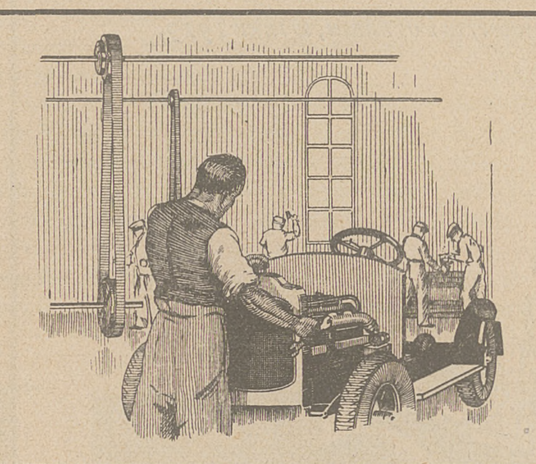
SZCZOTKI I KOLEKTORY DO DYNAMO FORD, FIAT, BERLIET, MATHIS, DUCELIER I INNYCH TYPÓW

M. LEWANDOWSKI

ul. Nowogrodzka 31

Telefon 409-15





ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

Dr. LUDWIK ZIELIŃSKI

Warszawa, Wolska 169, tel. 53-62 i 53-15.

KOMPLETNE REMONTY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH

BUDOWA I REMONT CHŁODNIC SAMOCHODOWYCH WSZELKICH TYPÓW

WYKONANIE SOLIDNE I TERMINOWE

MOTOCYKLE ANGIELSKIE

RUDGE - WHITWORTH

Wymienne koła
Najniższe ceny
Najelegantsze linje

4 - BIEGI
- ZAWORY
- WYMIARY

Sprzężone hamulce
Najcichszy chód
Najniższe ceny

GENERALNE ZASTĘPSTWO:

TOWARZYSTWO HANDLU MOTOCYKLAMI SP. Z. O. O.

Telef: 435-86 WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA Nr. 31a Konto P. K. O. 19-272

Bogato ilustrowany polski katalog motocykli wysyłamy po otrzymaniu 60 gr. w znaczkach pocztowych

Żądajcie ofert i pokazów!

Elektrotechnika Automobilowa
„MAGNET" SP. Z O. O.
ZYGMUNT POPŁAWSKI
UL. HOŻA 33 WARSZAWA TEL. 419-31 i 19-31

Przedstawicielstwo, skład fabryczny i warsztaty
S. E. V.
Joseph Lucas LTD.
INSTALACJE MOTOCYKLOWE

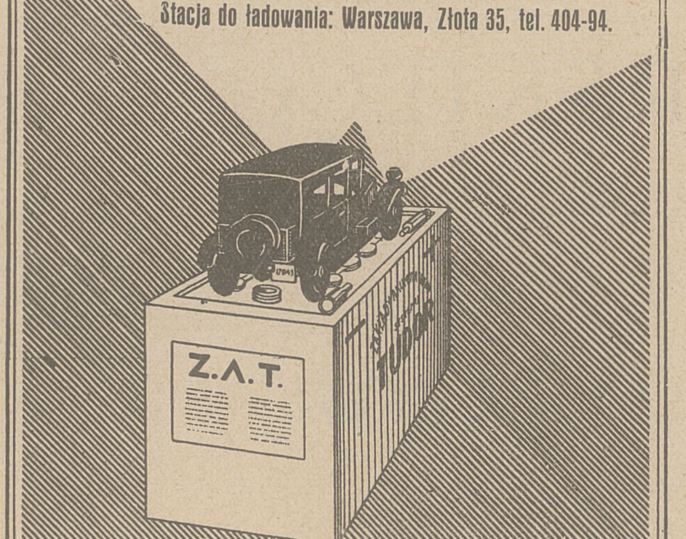
Wyłączna sprzedaż akumulatorów samochodowych
syst. „TUDOR"

Autoryzowane warsztaty i skład części zapasowych
FORD MOTOR COMPANY
i CHEVROLET

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPERACYJNE

ZAKŁADY AKUMULATOROWE
SYST. „TVDOR" SP. AKC.
Warszawa. ul. Złota N° 35. Tel. 404-94.
17-45.

ODDZIAŁY:
Bydgoszcz, ulica Błonia № 7, Telefon № 13-77;
Poznań, ul. Mostowa 4a, Telefon 11-67;
Lwów, ulica Nabielaka № 21.
Stacja do ładowania: Warszawa, Złota 35, tel. 404-94.



Sprzedaż na m st. Warszawę w firmie
„MAGNET", Warszawa, Hoża 33, tel. 19-31.

KAŻDY DYREKTOR

przedsiębiorstwa branży samochodowej wiedzieć powinien, że współczesna reklama stanowi dziś przedmiot nauki i odrębną gałąź wiedzy handlowej.

WYRZUCANIEM PIENIĘDZY

w błoto jest reklama, oparta na widzimisię pozbawionych fachowego wykształcenia jednostek.

DO DYSPOZYCJI

w zakresie prowadzenia prac reklamowych sporządzania kampanji reklamowych i planów poszczególnych okresów kampanji, sporządzania kosztorysów, organizacji wydziałów reklamowych i biur prasowych, układu grup tekstów reklamowych i tekstów pojedyńczych, tłomaczenia katalogów z wszelkich języków obcych na język polski z całkowitą odpowiedzialnością za stylistyczną i techniczną stronę przedruku.

ODDAJE

swoje usługi: rutynowany fachowiec branży samochodowej i reklamy, sprężysty organizator.

Wezwania Sub.
„FACHOWIEC"
do Red. Auta

WARSZTATY SAMOCHODOWE

SPÓŁKA AKC.

BELPOL

WARSZAWA, ULICA NISKA Nr. 65

BIURO: ŻÓRAWIA 15, TELEFON 274-63, 274-03.

DRUKARNIA

WŁ. ŁAZARSKIEGO

WARSZAWA

ZŁOTA Nr. 7/9

Tel. 34-47  *Tel. 136-91*



AUTOMOBILKLUB POLSKI

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Telefon 135-86.

KOMUNIKAT.

Na posiedzeniu Komitetu Automobilklubu Polski w dniu 13 lutego 1929 r. dokonano dorocznych wyborów z wynikiem następującym:

Prezes: p. Karol hr. Raczyński
Vice-Prezesi: p. Adryan Chełmicki
p. Stefan Fuchs
p. Janusz Regulski
p. Franciszek Karpiński
Sekretarz Generalny: p. mec. Franciszek Sznarbachowski
Skarbnik: p. Tadeusz Marchlewski
Gospodarze: p. Ryszard Borman
p. Józef Grabowski
Prezes Komisji Sportowej: p. Janusz Regulski
V. Prezes Kom. Sport.: p. Aleksander Seńkowski
Prezes Komisji Turystycznej: p. inż. Mieczysław Rappe
V. Prezes Kom. Tur.: p. inż. Roger hr. Morsztyn
Sekretarzem Klubu mianowano p. Jana Tomickiego

PROTOKÓŁ

DOROCZNEGO OGÓLNEGO ZEBRANIA CZŁONKÓW AUTOMOBILKLUBU POLSKI, ODBYTEGO W LOKALU KLUBU PRZY UL. OSSOLIŃSKICH 6 W WARSZAWIE, DNIA 6 LUTEGO 1929 ROKU O GODZ. 19-TEJ T. J. W DRUGIM TERMINIE

Porządek dzienny:

1) Wybór Przewodniczącego,
2) Sprawozdanie Komitetu z działalności za 1928 r.,
3) Sprawozdanie rachunkowe za 1928 r. oraz sprawozdanie Komisji Rewizyjnej i zatwierdzenie rachunków,
4) Uchwalenie nabycia nieruchomości na siedzibę Klubu w Warszawie, przy Al. Szucha Nr. 10, Nr. hipoteczny 6212,
5) Uchwalenie budżetu na 1929 r.,
6) Uchwalenie zmian i uzupełnień w Statucie Klubu, a mianowicie w §§ 3, 4, 7 i 12, oraz zatwierdzenie treści nowego § 9,
7) Wybory 10 członków Komitetu na miejsce ustępujących,
8) Wybory 10 członków Komisji Balotującej,
9) Wybory 3 członków Komisji Rewizyjnej i 2 zastępców,
10) Wolne wioski.

Posiedzenie zagaił Prezes, p. Karol hr. Raczyński, proponując wybór p. Franciszka Karpińskiego na Przewodniczącego Zebrania, co obecni przez aklamację potwierdzili.

Przystępując do obrad, Przewodniczący stwierdził, że Ogólne Zebranie wyznaczone w pierwszym terminie tegoż dnia o godzinie 18-tej nie doszło do skutku z powodu braku wymaganego § 10 Statutu Klubu quorum. W drugim terminie lista obecności wykazywała 51 członków obecnych.

Przewodniczący stwierdził zarazem, że w myśl tegoż § 10 Statutu Klubu Ogólne Zebranie w drugim terminie jest prawomocne bez względu na ilość obecnych i decydować może o wszystkich sprawach objętych porządkiem dziennym.

Na assesorów Przewodniczący zaprosił pp. Ryszarda Bormana, Józefa Jerzego Bronikowskiego, Józefa Grabowskiego i Bohdana Wernera, na Sekretarza p. Jana Tomickiego.

Na wniosek Przewodniczącego uczczono przez powstanie pamięć zmarłych członków ś. p. Stanisława Brühla, Franciszka Fuchsa, Włodzimierza Hackiewicza i Dr. Aleksandra Zawadzkiego.

Przewodniczący udzielił głosu Prezesowi, p. Karolowi hr. Raczyńskiemu, który w dłuższem przemówieniu zreferował sprawozdanie z działalności Klubu za 1928 r., stwierdzając stały i pomyślny rozwój Klubu, wchodzącego w roku bieżącym w okres 20-to lecia swej działalności. Następnie Prezes Komisji Sportowej, p. Janusz Regulski, zdał sprawozdanie z działalności sportowej.

Sprawozdanie rachunkowe za 1928 rok referował Skarbnik, p. Tadeusz Marchlewski, odczytując zarazem protokół Komisji Rewizyjnej. Sprawozdanie rachunkowe Ogólne Zebranie bez zmian zatwierdziło.

Otwierając dyskusję nad punktem 4-tym porządku dziennego, a mianowicie uchwalenie nabycia nieruchomości na siedzibę Klubu, Przewodniczący w dłuższem przemówieniu wyjaśnił stanowisko Komitetu, który na posiedzeniu w dn. 20 listopada 1928 r. postanowił nabyć na ten cel nieruchomość przy Al. Szucha Nr. 10 w Warszawie, Nr. hipoteczny 6212. Odnośny akt przyrzeczenia sprzedaży został w dn.28 listopada 1928 r. rejentalnie sporządzony i nieruchomość zadatkowaną.

Bliższe szczegóły tej tranzakcji zreferował zebranym Sekretarz Generalny, p. Mecenas Franciszek Sznarbachowski.

Po wysłuchaniu powyższych referatów Ogólne Zebranie jednogłośnie postanowiło upoważnić z prawem substytucji Komitet Klubu do nabycia dla Automobilklubu Polski nieruchomości w Warszawie Nr. hipoteczny 6212 za cenę i na warunkach, według uznania Komitetu, do pozostawienia części ceny szacunkowej na hipotece nabywanej nieruchomości, do zapożyczenia w imieniu Automobilklubu Polski wszelkiego rodzaju pożyczek w bankach państwowych i prywatnych, instytucjach kredytowych i u osób prywatnych, bez ograniczenia wysokości sumy, do odbioru za swojem pokwitowaniem udzielonych pożyczek, do zabezpieczenia nieruchomości, do zawierania i rozwiązywania w celu powyższym wszelkich umów i kontraktów, zeznawania aktów notarjalnych i wniosków hipotecznych, projektowania treści do wykazu hipotecznego i wogóle do wykonywania wszelkich czynności i formalności, jakie w powyższym celu okażą się potrzebne.

W związku z uchwaleniem przez Ogólne Zebranie nabycia nieruchomości, Przewodniczący odczytał listę zapisów członków Klubu i firm, którzy zgłosili zapisy na nabywanie wewnętrznych 5% obligacji Klubu, przeznaczonych na sfinansowanie nabycia nieruchomości na siedzibę Klubu.

Dziękując tym wszystkim, którzy z finansową pomocą Klubowi już pośpieszyli, Przewodniczący zwrócił się z gorącym apelem do obecnych, aby zechcieli, korzystając z Ogólnego Zebrania, deklarację na obligacje Klubu wypełnić.

Podczas zarządzonej w tym celu małej przerwy zapisy wyniosły sumę około 40.000.— zł.

Przewodniczący udzielił głosu Skarbnikowi, p. Tadeuszowi Marchlewskiemu, który zreferował budżet Klubu na 1929 r., przewidując w dochodach i wydatkach sumę zł. 236.275.—. Budżet bez zmian zatwierdzono.

Proponowane zmiany w Statucie Klubu zreferował Generalny Sekretarz, p. Franciszek Sznarbachowski.

Referując poszczególne punkty proponowanych zmian i uzupełnień, referent uwypuklił specjalnie projekt Komitetu obniżenia opłat członkowskich dla kategorji członków t. zw. nadzwyczajnych, pragnąc w ten sposób spopularyzować i udostępnić należenie do Klubu jaknajszerszym sferom automobilistów.

Tekst zmian i uzupełnień w Statucie Automobilklubu Polski:

§ 3 str. 3 w nagłówku po słowach „Teren działalności" dodaje się: „i charakter prawny". W zakończeniu § 3 po słowie „Związkach" dodaje się następujący ustęp: „Automobilklub Polski jest osobą prawną i jako taki ma prawo nabywać, sprzedawać i obciążać majątek ruchomy i nieruchomy i wogóle zawierać akty prawne"".

§ 4 str. 5 wiersz 3 i 4 od dołu po słowie „Kwocie" zamiast „Zł. 75 (siedemdziesiąt pięć) Zł. 40 (czterdzieści), wiersz 2 od dołu — zamiast „75" (siedemdziesiąt pięć) — „40" (czterdzieści) wiersz 1 od dołu po słowie „kwocie" zamiast „Zł. 150" — „Zł. 100", str. 6 wiersz 1 od góry zamiast „(sto pięćdziesiąt)" — „(sto)", wiersz 2 od góry zamiast „150 (sto pięćdziesiąt)" — „100 (sto)".

§ 7 str. 9 wiersz 9 od góry po słowie „Prezesa" zamiast „3 (trzech)" — „4 (czterech)", wiersz 11 od góry po słowie „Skarbnika" zamiast „Gospodarza" — „2 Gospodarzy", wiersz 12 od góry po słowie „Sportowej" — „i Prezesa Komisji Turystycznej".

§ 8 str. 14, wiersz 16 od góry po słowie „z pośród" wykreśla się słowo „wszystkich", w wierszu 17 dodaje się po słowie „członków" — „Automobilklubu Polski".

Po słowie „podkomisji" w wierszu 18 od góry na str. 14 dodaje się oddzielny paragraf:

KOMISJA TURYSTYCZNA
§ 9.

„Dla spraw turystyki automobilowej ustanawia Komitet „Komisję Turystyczną A. P." i powołuje corocznie z pośród członków Komitetu Prezesa Komisji Turystycznej A. P. oraz na jego wniosek Vice-Prezesa oraz członków Komisji Turystycznej.

Komisji Turystycznej przysługuje prawo dalszej kooptacji z pośród członków Automobilklubu Polski i powoływania podkomisji.

Prezes Komisji Turystycznej winien składać Komitetowi sprawozdanie perjodyczne z działalności Komisji Turystycznej i ponosi przed Komitetem całkowitą odpowiedzialność za należyty rozwój prac tej Komisji.

Organem Komisji Turystycznej A. P. jest „Biuro Turystyczne A. P.", które prowadzi korespondencję, udziela informacji oraz załatwia wszelkie sprawy z zakresu turystyki automobilowej.

Korespondencję Komisji Turystycznej oraz Biura Turystycznego podpisuje Prezes Komisji Turystycznej.

Pod względem ogólno-administracyjnym podlega Biuro Turystyczne Sekretarzowi Klubu i wszelka korespondencja zewnętrzna winna być wysyłana przez Sekretarza Klubu".

§ 9 dostaje Nr. 10, § 10 — 11, § 11 — 12, § 12 — 13.

W paragrafie dotychczasowym 12-tym następujące zmiany: str. 9 wiersz 7 od góry „3) z opłat za świadczenia Biura Turystycznego“, następnie w wierszu 8 zamiast „3)“ — „4)“, zamiast „4)“ — „5“.

§ 13 dostaje Nr. 14, § 14 — 15, § 15 — 16, § 16 — 17, § 17 — 18.

Powyższe zmiany i uzupełnienia w Statucie A. P. Ogólne Zebranie jednogłośnie zatwierdziło, przyczem Komitet został upoważniony do zarejestrowania Statutu w nowem brzmieniu i do przeprowadzenia ewentualnych zmian, które mogłyby być wymagane przy rejestracji przez odnośne władze.

Przechodząc do następnego punktu porządku dziennego, a mianowicie do wyborów do Komitetu, Przewodniczący wyjaśnił, że ogólna ilość członków Komitetu wynosić winna 20 członków.

Stosownie do § 7 Statutu Klubu corocznie automatycznie kolejno wychodzi z Komitetu połowa członków, t. j. 10, na miejsce których wybierani są nowi.

W roku bieżącym wychodzą z Komitetu: pp.:

1) Ryszard Borman,
2) Kazimierz Dziewanowski
3) Franciszek Karpiński
4) Jan Lilpop
5) Franciszek Kobyliński
6) Stanisław ks. Lubomirski
7) Karol hr. Raczyński
8) Janusz Regulski
9) Franciszek Sznarbachowski
10) Jerzy Zdziechowski.

Wobec nie zgłaszania nowych kandydatów na miejsce ustępujących członków Komitetu, Przewodniczący zaproponował wybranie ich powtórnie przez aklamację, co wobec braku sprzeciwów uskuteczniono, wobec czego skład Komitetu na 1929 rok łącznie z pozostałymi, nie ustępującymi członkami, przedstawia się jak następuje:

1) Ryszard Borman
2) Adryan Chełmicki
3) Kazimierz Dziewanowski
4) Stefan Fuchs
5) Józef Grabowski
6) Tadeusz Heyne
7) Franciszek Karpiński
8) Franciszek Kobyliński
9) Jan Lilpop
10) Stanisław ks. Lubomirski
11) Tadeusz Marchlewski
12) Kazimierz Meyer
13) Edward hr. Raczyński
14) Karol hr. Raczyński
15) Mieczysław Rappe
16) Janusz Regulski
17) Franciszek Sznarbachowski
18) Kazimierz Wasilewski
19) Adolf Załęski
20) Jerzy Zdziechowski

Następnie Przewodniczący zarządził wybory do Komisji Balotującej i Komisji Rewizyjnej, które dały wynik następujący:

KOMISJA BALOTUJĄCA:

1) Edward Białkowski
2) Paweł Bitschan
3) Mieczysław Brun
4) Antoni Dąbrowski
5) Karol Hettlinger
6) Aleksander Leszczyński
7) Jan Ignacy Majewski
8) Roger hr. Morsztyn
9) Juljan Srzednicki
10) Aleksander Tallen-Wilczewski.

KOMISJA REWIZYJNA:

Członkowie: Michał Bogusławski
Włodzimierz Boski
Zygmunt Ludwig
Zastępcy: Jan Gebethner
Jan Maryański.

Przechodząc do ostatniego punktu porządku dziennego, a mianowicie „wolnych wniosków“, Przewodniczący oznajmił, że wobec nie zgłoszenia żadnych wniosków w terminie przepisanym Statutem uważa porządek dzienny za wyczerpany i Ogólne Zebranie zamyka, dziękując zebranym za liczne stawiennictwo.

Uwaga: Sprawy objęte punktami 4 i 7 porządku dziennego, ze względu na prawny charakter Ogólnego Zebrania, w związku z nabyciem nieruchomości, były dodatkowo rejentalnie protokółowane.

NOWA SIEDZIBA AUTOMOBILKLUBU POLSKI

I JEJ SFINANSOWANIE

Artykuł w tekście i protokół z tegorocznego Ogólnego Zebrania Członków Automobilklubu Polski podają do wiadomości pp. Członków fakt nabycia nieruchomości na siedzibę Klubu, gdzie lokale towarzyskie i biura Klubu znajdą odpowiednie pomieszczenie. Ponadto wygodne garaże będą do dyspozycji pp. Członków.

Podajemy też do wiadomości listę zapisów pp. Członków i firm na nabycie 5% obligacyj wewnętrznych Klubu przeznaczonych na częściowe pokrycie szacunku.

Niektórzy jednakże z pp. Członków rzadziej odwiedzający lokal Klubowy nie są bliżej obznajmieni z wypuszczonemi przez A. P. obligacjami. Warunki amortyzacji i terminy płatności wydrukowane na odwrocie obligacji są następujące:

„Niniejsze obligacje wewnętrzne A. P. wypusz

czone zostały na mocy uchwały Komitetu z dn. 29 lutego 1928 r. na ogólną sumę zł. 250.000 (Złotych dwieście pięćdziesiąt tysięcy).

Od obligacji tych A. P. wypłacać będzie w ratach półrocznych płatnych 1-go stycznia i 1-go lipca każdego roku 5% (pięć procent) w stosunku rocznym. Przez pierwsze trzy lata t. j. od 1 stycznia 1929 r. do 1 stycznia 1932 r. obligacje nie będą wylosowywane, po tym terminie co pół roku drogą losowania uskuteczniana będzie amortyzacja długu w wysokości określonej przez Komitet. Od wylosowanych obligacyj A. P. procentu nie wypłaca.

Wypłacony procent zaznaczony będzie w obligacji stemplem Automobilklubu Polski.

Nieodebrane w ciągu 3 lat %% przechodzą na własność Automobilklubu Polski. Niezależnie od powyższego, Automobilklubowi Polski przysługuje prawo spłaty powyższych obligacyj w każdym czasie.

AUTOMOBILKLUB
POLSKI
W WARSZAWIE
ZŁOTYCH 500 ZŁOTYCH
5-PROCENTOWA OBLIGACJA
WEWNĘTRZNA A. P. NA BUDOWĘ
WŁASNEJ SIEDZIBY
WYRAŹNIE NA ZŁ. PIĘĆSET, OD KTÓRYCH ODSETKI PŁATNE SĄ W DWÓCH RATACH PÓŁROCZNYCH KAŻDEGO ROKU. KAPITAŁ I PROCENT WYPŁACA SIĘ W KASIE AUTOMOBILKLUBU POLSKI NA WARUNKACH DRUGOSTRONNIE WYMIENIONYCH.
PREZES: SKARBNIK: SEKRETARZ:
WARSZAWA, DNIA 1 LIPCA 1928 ROKU.

5% wewnętrzna obligacja Automobilklubu Polski

Obligacje te nie mają obiegu na zewnątrz Klubu i nie mogą być przedmiotem handlu i zastawu poza Klubem".

Do niniejszego numeru „Auto" dołączamy deklaracje zgłoszeń na obligacje do wypełnienia, wyrażając nadzieję, że pp. Członkowie, którzy na opublikowanej dziś liście zapisów nie figurują, zechcą łaskawie wypełnione deklaracje możliwie śpiesznie nam zwrócić.

Termin przejęcia przez nas na własność nowej siedziby zależeć będzie w głównej mierze od dobrej woli naszych członków, do których na tem miejscu zwracamy się z gorącym apelem.

Jest ze wszechmiar wskazanem, abyśmy mogli objąć nieruchomość z początkiem sezonu turystycznego t. j. najpóźniej w początku kwietnia.

Ostateczny termin wpłacenia umówionej sumy na poczet szacunku i stanięcia do aktu nabycia nieruchomości obowiązuje nas najpóźniej do dnia 30 czerwca r. b. i to pod rygorem utracenia większej sumy zadatkowanej.

Dalsze listy zapisów publikować będziemy w następnym numerze „Auto".

PIERWSZA LISTA
ZAPISÓW CZŁONKOWSKICH NA 5% OBLIGACJE AUTOMOBILKLUBU POLSKI

Imię i nazwisko	Suma zadeklarowana
Karol hr. Raczyński	15 000.—
Stefan Fuchs	10.000.—
Janusz Regulski	5.000.—
Tadeusz Marchlewski	3.000.—
Kazimierz Dziewanowski	3.000.—
Jan Lilpop	5.000.—
Andrzej Sagatowski	1.000 —
Bohdan Werner	2.000.—
Stanisław Sadowski	1.000.—
Józef Jerzy Bronikowski	1 000.—
Kazimierz Turski	500 —
Władysław Strakacz	1.000.—
Kazimierz Główczewski	2.000.—
Karol Baxant	1.000.—
Tadeusz Heyne	1 000.—
Karol Kowerski	1.000.—
Andrzej Koźmian	500.—
Stanisław Załęski	500.—
Władysław Malinowski	500.—
Tadeusz Sokołowski	500.—
Stanisław Szydelski	500.—
Aleksander Matwiejew	500.—
Kazimierz hr. Ronikier	500 —
Paweł Bitschan	1.000.—
Aleksander Leszczyński	1.000.—
Piotr Wacław Czerski	3.000.—
Adam Szczepanik	1.000.—
Stefan Byszewski	1 000.—
Stanisław ks. Lubomirski	10.000.—
Adryan Chełmicki	10.000.—
Franciszek Karpiński	5.000.—
Franciszek Kobyliński	5.000.—
Adolf Załęski	3.000.—
Kazimierz Wasilewski	3.000.—
Halina Regulska	500.—
Jan Maryański	2.000.—
Henryk Liefeldt	1.000.—
Michał Kozłowski	1.000 —
Tadeusz Ciągliński	1.000.—
Tadeusz Daszewski	1.000. —
Jan Ignacy Majewski	2.000.—
Michał Bogusławski	1.000.—
Tadeusz Około-Kułak	1.000.—
Karol Mikulicz Radecki	500.—
Stefan Makarczyk	1.000.—
Marja Koźmianowa	500.—
Juljan Jaworski	500.—
Adam Borzęcki	500.—

Imię i nazwisko	Suma zadeklarowana
Michał Romanowicz	500.—
Roman Szomański	500.—
Kazimierz Wallmoden	500.—
Franciszek Sznarbachowski	1.000.—
Henryk Morawski	1.000.—
Erno Turnai	1.000.—
Józef Łepkowski	1.000.—
Tadeusz Sułowski	3.000.—
Mieczysław Hofman	3.000 —
Janusz Geržabek	2.000.—

LISTA
ZAPISÓW FIRMOWYCH NA 5% OBLIGACJE A. P.

N A Z W A	Suma zadeklarowana
Austro-Daimler	10,000.—
Polski Fiat	7.500.—
Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp.	10.000.—
Polskie Tow. Zakł. „Skody“	10.000.—
Tow. „Elibor“	5.000.—
Varsovie-Automobile	3.500. —
Auto Koncern	3.000.—

Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul, św. Jana 11, telefon 23-86. Godziny Sekretarjatu: od 10—2 i od 5—7.

KOMÓNIKAT.

Krakowski Klub Automobilowy podaje do wiadomości skład nowego Zarządu, który przedstawia się następująco:

Prezes: Antoni hr. Potocki
Vice-prezesi: Dr. Michał Hładij
Płk. dr. Tadeusz Piotrowski
Wilhelm Ripper
Piotr hr. Rostworowski
Sekretarz Generalny: Adam Dygat
Skarbnik: Dyr. Marjan Lanc
Prezes Komisji Sportowej: Dr. Bolesław Macudziński
Vice-prezes Kom. Sport.: Dr. Henryk Szatkowski
Prezes Komisji Turystycznej: Jerzy Judkiewicz
Vice-prezes Kom. Turyst.: Zygmunt Walter
Sekretarz Kom. Turyst.: Inż. Jerzy Lewandowski
Prezes Komisji Balotującej i Sądu Honorowego: Adam hr. Starzeński
Prezes Komisji Rewizyjnej: Mieczysław Dobija
Gospodarz: Dr. Stanisław Zopoth

Członkowie Zarządu: Tadeusz Bukowiecki
Inż. Adam Chmurski
Kazimierz Dobija
Jan Kowalski
Inż. Jan Krzesiwo
Dr. Adam Kwiatkowski
Wojciech Marchwicki
Inż. Tadeusz Polaczek-Kornecki
Inż. Bolesław Skąpski
Wiktor Wawreczka
Sekretarzem Klubu mianowano p. Romana Czermaka.

Prezes: (—) *hr. Antoni Potocki.*
Sekretarz Generalny: (—) *Adam Dygat.*

Wyniki Jazdy Zimowej do Zakopanego urządzonej przez K. K. A. w dniu 11 lutego 1929 r.

Imię i nazwisko	Z jakiego klubu	Na wozie	Punktów
1. Dr. Adam Kwiatkowski	K.K.A.	Lancia	200
2. Aleksander hr. Romer	K.K.A.	Chrysler	187
3. Marjan Lanc	K.K.A.	Studebaker	183
4. Andrzej Oborski	K.K.A.	Steyr	149
5. Andrzej Rudziński	K.K.A.	Tatra	111
6. Andrzej Wołoszyński	K.K.A.	Overland	111
7. Artur Reim	K.K.A	Overland	111
8. Tadeusz Bukowiecki	K.K.A.	Fiat	111
9. Inż. Jan Bukowski	Śl.K.A.	NAG	111
10. Leopold Gerhard	Ł K.A.	Sizaire Six	111
11. Wojciech Marchwicki	K K.A.	Studebaker	111
12. Dr. Michał Hładij	K.K.A.	Lincoln	111
13. Irena Jabłońska	K.K.A.	Citroën	111
14. Józef Dulewski	Śl.K.A.	Dodge	111

Z Krakowa wystartowało 17 samochodów, z których dojechało do mety czternaście.

Jury w składzie pp. Wilhelma Rippera, Antoniego hr. Starzeńskiego, płk. Dr. T. Piotrowskiego, inż. H. Schmeidla, Dyr. S. Szwarcsztajna, F. Hulimki, Dr. B. Macudzińskiego i por. Wollka przyznało następujące nagrody:

I. Ofiarowaną przez Polski Związek Narciarski (puhar srebrny) p. Dr. A. Kwiatkowskiemu z Krakowskiego Klubu Automobilowego.

II. Ofiarowaną przez Krakowski Klub Automobilowy (kasetka srebrna) p. Aleksandrowi hr. Romerowi z Krakowskiego Klubu Automobilowego.

III. Ofiarowaną przez Komisję Sportową K. K. A. (popielnica) p. Marjanowi Lancowi z Krakowskiego Klubu Automobilowego.

IV. Ofiarowaną przez inż. Bergmanów (papierośnica srebrna) p. Andrzejowi Oborskiemu z Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Ponadto otrzymali nagrody:

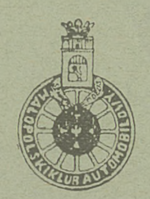
P. Dr. A. Kwiatkowski (KKA) za jazdę na oliwie firmy Vacuum Oil Comp. i osiągnięcie najlepszego czasu dnia otrzymał nagrodę ofiarowaną przez firmę Vacuum Oil Comp. (srebrny puhar).

P. Aleksander hr. Romer za jazdę na oliwie i benzynie firmy Karpaty i osiągnięcie drugiego czasu dnia, nagrodę firmy Karpaty (zegarek złoty).

Komisja Sportowa K. K. A.

Wilhelm Ripper m. p., Antoni hr. Starzeński m. p., F. Hulimka m. p., Dr. Macudziński m. p., płk. Dr. Piotrowski m. p., inż. Schmeidl m. p., S. Szwarcsztajn m. p., por. Wollek m. p.

Zakopane, dnia 10 lutego 1929 r.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 4, pl. Marjacki, telefon 3-73, 34-29, 48-48. Godziny biurowe od godz. 17-ej do 19-ej

KOMUNIKAT

Wydział Małopolskiego Klubu Automobilowego zawiadamia, iż w dniu 18 marca r. b. o godzinie 16 odbędzie się w lokalu klubowym przy placu Marjackim l. 4 zwyczajne walne zebranie członków M. K. A. z następującym porządkiem dziennym:

1) Odczytanie protokółu z ostatniego walnego zebrania.

2) Sprawozdanie Zarządu.

3) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.

4) Zmiana Statutu.

5) W razie uchwalenia zmiany Statutu, rezygnacja wszystkich władz.

6) Wybór nowych władz Klubu według nowego Statutu.

7) Uchwalenie preliminarza budżetowego na rok 1929.

8) Wnioski i interpelacje.

W razie braku przewidzianego statutowo kompletu, walne zebranie odbędzie się w terminie drugim o godzinie 17 bez względu na ilość obecnych.

Prezes

(—) *hr. Lamezan Salins.*

Sekretarz generalny:

(—) *Karol Dębicki.*



REGULAMIN
VIII Raidu Międzynarodowego Automobilklubu Polski

Art. 1.

1. Organizator.

Automobilklub Polski organizuje w dn. 16 — 23 czerwca 1929 r. zawody sportowe samochodowe pod nazwą:

VIII MIĘDZYNARODOWY RAID AUTOMOBILKLUBU POLSKI 1929 r.".

(Zawody Sportowe Międzynarodowe i Otwarte, Pkt. 16 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego).

Art. 2.

2. Regulamin.

Międzynarodowy Raid A. P. 1929 zostanie przeprowadzony zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A. C. R. (Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus).

W wypadkach, nie przewidzianych wyraźnie niniejszemi przepisami obowiązywać będzie wyżej wymieniony Regulamin.

3. Rodzaj zawodów.

Konkurs ten jest międzynarodowym i otwartym; składać się będzie z następujących prób:

a) próby sprawności maszyn i regularności podczas trwania całego konkursu,

b) próby szybkości płaskiej na odcinku ok. 5 km.,

c) próby szybkości górskiej,

d) próby wytrzymałości konstrukcji podwozia,

e) powtórnej próby szybkości płaskiej na odcinku ok. 5 km.,

f) stanu wozu po ukończeniu konkursu.

Art. 3.

4. Data i marszruta:

Międzynarodowy Raid A. P. odbędzie się w dniach od 16 do 23 czerwca 1929 r.

Trasa raidu obejmie około 3000 km. w 8 etapach i przejdzie przez następujące miasta: Warszawa — Lwów — Nowy Sącz — Praga Czeska — Liegnitz — Poznań — Gdynia — Warszawa. Szczegółowy przebieg trasy zostanie później ogłoszony.

Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo przeprowadzenia pewnych zmian w zależności od stanu dróg w planowanej trasie raidu.

Art. 4.

5. Kierownictwo Raidu.

Raid prowadzi Komandor, któremu do pomocy dodanych jest 2 Vice-Komandorów. Rozporządzenia Komandora i Vice-Komandorów obowiązują narówni z niniejszym Regulaminem, jak również jego dodatkowemi przepisami. Zawodnicy mają prawo żądać w ważniejszych wypadkach pisemnego potwierdzenia wydanego rozporządzenia. Organami pomocniczemi kierownictwa Raidu są starszy Kontroler i Kontrolerzy.

6. Kompetencje Komandora i Vice-Komandorów.

Do kompetencji Komandora i jego zastępców należy:

1) Zmniejszenie szybkości obowiązujących conajwyżej o 20%, o ile uzna to za stosowne.
2) Nieznaczna zmiana marszruty Raidu w razie zajścia wypadków nieprzewidzianych (np. zerwanie mostu).
3) Zatrzymanie Raidu podczas odbywania etapu w razie jakiejś katastrofy żywiołowej, lub zatrzymanie poszczególnego samochodu, w razie większego wypadku, celem niesienia doraźnej pomocy.

Art. 5.

7. Warunki dla zawodników i kierowców.

Do udziału w Raidzie będą dopuszczeni wszyscy zawodnicy (osoby zgłaszające samochody), posiadający międzynarodową licencję sportową, wydaną przez którykolwiek klub narodowy, uznany przez A. I. A. C. R. (Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus).

Kierowcy muszą również posiadać międzynarodową licencję sportową. Zmiana kierowcy jest dopuszczalną; nazwisko drugiego kierowcy musi być podane w zgłoszeniu.

Musi on brać udział w całym Raidzie oraz posiadać międzynarodową licencję sportową. Wzamian za drugiego kierowcę mogą konkurenci zabierać mechanika, co należy podać w zgłoszeniu. Nazwiko jego należy podać w przeddzień statru. Zmiana mechanika w czasie Raidu nie jest dozwoloną.

Art. 6.

8. Warunki wymagane dla samochodów.

Do konkursu dopuszczone są wszystkie samochody sportowe lub

turystyczne, posiadające kompletną i stałą karoserję otwartą lub zamkniętą, oraz wyekwipowanie, zgodne z przepisami Międzynarodowego Kodeksu sportowego. (Code Sportif International Annexe C).

9. Podział samochodów na klasy.

Samochody, biorące udział w konkursie, podzielone są na klasy; klasy, minimalne wagi oraz ilość pasażerów podaje następująca tabela:

Klasa	Pojemność cylindrów	Waga minimalna	Minimalna ilość pasażerów (60 kg na osobę)
A	ponad 8.000 cm.³	1.800 kg.	4
B	aż do 8.000 cm.³	1.680 kg.	4
C	aż do 5.000 cm.³	1.200 kg.	4
D	aż do 3.000 cm.³	860 kg.	4
E	aż do 2.000 cm.³	780 kg.	2
F	aż do 1.500 cm.³	660 kg.	2
G	aż do 1.100 cm.³	420 kg.	2
H	aż do 750 cm.³	330 kg.	2

10. Obsada samochodów.

Każde normalne miejsce w samochodzie klas A — D (za wyjątkiem siedzeń dodatkowych) powinno być obsadzone przez jedną osobę lub obciążone w stosunku 60 kg. za 1 osobę. Automobilklub Polski rezerwuje dla siebie w tych samochodach po 2 miejsca.

Samochody klas E — H bez względu na ilość miejsc karoserji mogą obsadzać dowolnie 2 lub 4 miejsca. W pierwszym wypadku siedzenia przednie muszą odpowiadać punktowi 8. Miejsce obok kierowcy rezerwuje Automobilklub Polski dla siebie. W drugim zaś wypadku samochody te będą traktowane na równi z klasami A — D.

11. Przepisy dla ruchu kołowego.

Samochody zawodników muszą odpowiadać istniejącym przepisom ruchu drogowego, obowiązującym w Polsce.

12. Urządzenia prowizoryczne karoserji.

Urządzenia prowizoryczne w karoserji nie są dozwolone za wyjątkiem zamocowania kół zapasowych, baniek na materjały pędne i bagażników.

13. Reklama na samochodach.

Wszelka inna reklama na wozach, oprócz zwykłych znaków fabrycznych, przewidzianych dla samochodów seryjnych, jest zakazaną.

14. Koła zapasowe i narzędzia.

Koła lub obręcze zapasowe ze zmontowanemi oponami, w maksymalnej ilości 4-ch sztuk, oraz narzędzia winny się znajdować nazewnątrz miejsca, przeznaczonego dla obsady wozu.

15. Plomby.

Podczas trwania etapów dziennych maski będą plombowane; plomby z maski wolno będzie zdjąć na 30 minut przed startem każdego etapu dziennego. Na cały czas trwania konkursu zostaną założone plomby na resorach, głowicy, pokrywie dyferencjału i pokrywie skrzynki przekładniowej. W tym celu w samochodach winny być przygotowane urządzenia, umożliwiające nałożenie tych plomb. (Zaciągnięty odpowiedni drut).

Art. 7.

16. Zapisy.

Zgłoszenia samochodów do konkursu należy kierować do Komisji Sportowej Automobilklubu Polski — Ossolińskich 6, Warszawa, na specjalnej deklaracji, na każdy samochód oddzielnie. Formularze niedokładnie wypełnione lub bez opłaty wpisowego nie będą brane pod uwagę; wpisowe należy wnieść równocześnie z zapisem. Komisja Sportowa A. P. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów. Zapisy przyjmowane będą do dnia 1 czerwca 1929 r. do godz. 14.

17. Wpisowe.

Wpisowe wynosi:

dla klas A, B i C	zł.	400
„ „ D i E	„	300
„ „ F	„	250
„ „ G	„	150
„ „ H	„	100

Zapisy za podwójną opłatą wpisowego przyjmowane będą do dnia 8 czerwca 1929 r. do godz. 14.

Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby A. P. konkursu zaniechał lub termin jego odłożył.

18. Zgłoszenia konstruktorów.

Dla zgłoszeń konstruktorów lub ich upoważnionych zastępców wpisowe jest zniżone: za zgłoszenie 3 wozów o 20% za 4 wozy — 25% i za 5 wozów — 30%.

Art. 8.

19. Przyjęcie samochodów.

a) *Data.* Samochody zgłoszone do konkursu powinny znaleźć się w Warszawie 15 czerwca na miejscu, które będzie ogłoszonem później, pomiędzy godz. 16-tą a 18-tą.

Samochody winny być przedstawione całkiem gotowe do wyjazdu.

b) *Techniczna Komisja odbiorcza.* Techniczna Komisja odbiorcza sprawdzi, na podstawie katalogu lub świadectwa fabrykacji, dane, podane w zgłoszeniu, oraz czy samochody odpowiadają wszystkim warunkom konkursu.

Wszelkie uszkodzenia samochodu, nawet najmniejsze, tak podwozia, jak i nadwozia, winni zawodnicy przed przyjęciem zgłosić Komisji Odbiorczej i dopilnować, aby zostały wciągnięte do protokółu przyjęcia. W razie zaniedbania tej formalności, narażają się na punkty karne za te uszkodzenia przy badaniu technicznem stanu samochodu po ukończeniu Raidu.

c) *Spis narzędzi.* Równocześnie należy przedstawić spis narzędzi, części zapasowych i materjałów, zabranych i przeznaczonych do napraw.

d) *Nałożenie plomb.* Po przyjęciu samochodów zostaną natychmiast nałożone plomby (pkt. 15), a samochody umieszczone w parku zamkniętym; uczestnicy, t. j. kierowcy i mechanicy, winni niezwłocznie park opuścić, do którego zostaną dopuszczeni dopiero na 20 minut przed rozpoczęciem startu.

Art. 9.

20. Książki drogowe.

Kontroler każdego wozu otrzymuje przed startem książkę drogową, służącą do wszelkich notowań i posiadającą rubryki do wypełnienia. Wszystkie dane, odnoszące się do etapu dziennego, będą w niej wypełnione przez Kierownictwo Raidu.

Książki drogowe, odpowiednio wypełnione, wręcza Kontroler Kierownictwu Raidu po ukończeniu każdego etapu przed opuszczeniem parku.

W razie niezgodności między zanotowaniami w książce drogowej a zanotowaniami Kierownictwa Raidu, miarodajnemi będą tylko te ostatnie.

Odnośnie do chronometrażu miarodajnym jest jedynie chronometraż Kierownictwa Raidu.

Art. 10.

21. Start.

Godzina startu będzie podawaną w przeddzień każdego etapu. Na 30 minut przed startem zawodnicy (t. j. kierowcy i mechanicy) będą dopuszczeni do swych wozów celem dokonania wszelkich prac niezbędnych (patrz pkt. 34), nie naruszając jednakowoż nałożonych plomb, za wyjątkiem plomby maski, która może być na ten przeciąg czasu zdjętą. Po upływie tego czasu maski zo-

staną ponownie zaplombowane. Podczas wykonywania tych prac zakazanem jest zapuszczenie silnika, które karane będzie 20 p. k.

Start rozpoczyna się z miejsca, bez uprzedniego zapuszczenia silnika. Sygnał do odjazdu jest równocześnie znakiem na zapuszczenie silnika, które winno się odbyć wyłącznie starterem w ciągu 2 minut od chwili dania sygnału do odjazdu. Od tej chwili też wolno obracać silnik jedynie starterem. Po 2 minutach za każdą nadpoczętą minutę będzie liczony 1 pkt. karny; za zapuszczenie korbą lub innym sposobem — 10 punktów karnych; za zapuszczenie w ciągu 20-tu sekund — 1 pkt. dodatni, przyczem silnik nie może zatrzymać się w ciągu przepisanych 2 minut.

Art. 11.

22. Odbywanie etapów i czasy przepisane.

Dla przebycia każdego etapu będzie przepisana pewna minimalna szybkość przeciętna zmienna; dla ustalenia jej będzie brana pod uwagę tak pojemność cylindrów danego wozu, jak i rodzaj drogi danego etapu. Minimalne i maksymalne czasy przejazdów poszczególnych etapów będą podane w książkach drogowych.

Nie osiągnięcie minimalnej średniej szybkości t. j. przekroczenie maksymalnego czasu, karane będzie według postanowień punktu 25a. Osiągnięcie średniej szybkości ponad 60 klm. na godzinę karane będzie na każdym etapie 5 pkt. karnymi.

Podczas przejazdu przez terytorjum niemieckie maksymalna dozwolona szybkość średnia 50 km./godz., w miastach i osiedlach 30 km./godz.

23. Wypadki.

Każdy zawodnik winien odbyć całą trasę Raidu wyłącznie zapomocą siły pędnej swego silnika (pkt. 46a). W razie jakiegoś wypadku (np. zarzucenie) jedynie obsada wozu (za wyjątkiem kontrolera) może wziąć udział w pracach związanych z uruchomieniem go. Użycie obcej pomocy karane będzie 100 punktami karnymi.

24. Pomyłka marszruty.

Jeżeli jeden z zawodników zboczył przez pomyłkę z przepisanej marszruty, to etap dzienny będzie się liczył jako przebyty tylko pod warunkiem powrócenia do miejsca gdzie nastąpiło zboczenie z marszruty, i odbycia etapu w warunkach czasu, przewidzianych Regulaminem.

Nieprzebycie całej trasy Raidu pociągnie za sobą wykluczenie.

Marszruta będzie w zasadzie wskazywaną przez policję i służbę drogową, względnie znaczoną; jednakże A. P. nie bierze na siebie za to żadnej odpowiedzialności; zawodnicy winni w zasadzie posługiwać się jedynie mapą.

Pozatem wszyscy zawodnicy otrzymają po zapisaniu się do konkursu szlaki drogowe z oficjalnym kilometrażem.

Brak znaków, fałszywe wskazywanie lub niewskazywanie trasy etapu nie mogą być przedmiotem protestu lub zażalenia.

Art. 12.

25. Próby.

Podczas trwania konkursu odbędą się następujące próby:

a) *próba sprawności maszyn i regularności* podczas odbywania całej trasy Raidu przez zachowanie czasów przepisanych przez Kierownictwo Raidu na odbycie poszczególnych etapów w myśi pkt. 20 i 22.

Przejazd szybszy od przeciętnego będzie tolerowany, jednakże w granicach do 60 klm./godz. dla poszczególnych etapów; przekroczenie tej przeciętnej 60 klm./godz. będzie karane 5 pkt. karnymi dla każdego etapu. Przejazd poszczególnych etapów z opóźnieniem w stosunku do czasu przepisanego karany będzie 1 pkt. karnym za każdą 1 minutę opóźnienia.

b) *Pierwsza próba szybkości płaskiej ze stojącego startu na odcinku około 5 klm.*

Dla próby tej przewidziane są minimalne szybkości podane w tabeli Nr. 1.

Klasa	Pojemność cylindrów	Szybkość minimalna
A	powyżej 8.000 cm.^{3}	123 klm/godz.
B	aż do 8.000 cm.^{3}	116 „ „
C	„ „ 5.000 cm.^{3}	105 „ „
D	„ „ 3 000 cm.^{3}	89 „ „
E	„ „ 2.000 cm ^{3}	78 „ „
F	„ „ 1.500 cm.^{3}	72 „ „
G	„ „ 1.100 cm.^{3}	65 „ „
H	„ „ 750 cm.^{3}	58 „ „

Każdy 1 klm./godz. nadrobiony powyżej szybkości minimalnej nagrodzony będzie 3/4 punkta dodatniego.

Każdy 1 klm./godz. poniżej szybkości minimalnej, karany będzie 3/4 punkta karnego.

c) *Próba szybkości górskiej.*

Próba ta odbędzie się na odcinku długości 3 klm., bez rozbiegu.

Dla próby tej przewidziane są następujące szybkości minimalne:

Klasa	Pojemność cylindrów	Szybkość minimalna
A	Powyżej 8.000 cm.^{3}	57 klm./godz.
B	aż do 8.000 cm.^{3}	53 „ „
C	„ „ 5.000 cm.^{3}	45 „ „
D	„ „ 3.000 cm.^{3}	38 „ „
E	„ „ 2.000 cm.^{3}	33 „ „
F	„ „ 1.500 cm.^{3}	29$^1/_2$ „ „
G	„ „ 1.100 cm.^{3}	26 „ „
H	„ „ 750 cm.^{3}	23 „ „

Każdy 1 klm./godz. nadrobiony powyżej szybkości minimalnej nagradzany będzie 1 pkt. dodatnim.

Każdy 1 klm./godz. poniżej szybkości minimalnej karany będzie 1 pkt. karnym.

d) *Próba wytrzymałości samochodu*, która odbędzie się na odcinku złej drogi długości około 30 klm.

Dla próby tej podane będą w Programie Oficjalnym szybkości minimalne dla poszczególnych kategorji, zależnie od odcinka i stanu drogi.

Każdy 1 klm./godz. nadrobiony powyżej szybkości minimalnej nagrodzony będzie 1 pkt. dodatnim aż do 20 klm. włącznie. Zyski ponad 20 klm./godz. nie będą uwzględniane.

Każdy 1 klm./godz. poniżej szybkości minimalnej aż do 10 klm. włącznie karany będzie 2 pkt. karnymi, powyżej 10 klm./godz. 4 pkt. karnymi.

e) *Druga próba szybkości płaskiej ze stojącego startu* odbędzie się w ostatnim dniu Raidu na tym samym odcinku jak próba b).

Szybkości minimalne przepisane pozostają te same.

Każdy 1 km./godz. nadrobiony powyżej szybkości przepisanej nagrodzony będzie 1 pkt. dodatnim.

Każdy 1 klm./godz. poniżej szybkości przepisanej karany będzie 1 pkt. karnym.

f) *Regularność szybkości* w próbach b) i e) uwzględnioną będzie w ten sposób, że każdy 1 klm./godz. różnicy w szybkościach uzyskanych w próbach b) i e) karany będzie ½ pkt. karnego.

g) *Badanie techniczne stanu samochodu po ukończeniu Raidu*, badane będą:

1. Stan plomb umieszczonych na głowicy, resorach, pokrywie dyferencjału i pokrywie skrzynki przekładniowej;

2. Prawidłowe działanie wszystkich biegów na bardzo lekkiem wzniesieniu;

3. Działanie hamulca nożnego i ręcznego w ten sposób, że podczas zjazdu na luźnym biegu ze spadku wyznaczonego przez Komisję (spadek około 8%) sam hamulec nożny ma zatrzymać samochód na przestrzeni oznaczonej przez Komisarza. Hamulec ręczny powinien utrzymać w spoczynku wóz z wyłączonymi biegami na tymże miejscu. Mechanizm zapadkowy hamulca ręcznego musi utrzymać tenże w stanie zaciśniętym;

4. Prawidłowe działanie rozrusznika elektrycznego przez dwukrotne zapuszczenie silnika w ciągu najwyżej 5 minut;

5. Prawidłowe działanie instalacji oświetlenia określone przepisami policyjnymi oraz sygnału (wyjątek stanowi przepalenie żarówki);

6. Stan chłodnicy, która nie może wykazywać pęknięć, przez które woda przedostawałaby się kroplami nazewnątrz przy zimnej chłodnicy;

7. Stan nadwozia, a w szczególności odwietrznika błotników, budy i stopni;

8. Stan zbiornika benzynowego jak pod 6.

Stan szyb jak i akcesoryj samochodowych nie będzie podlegał badaniu technicznemu.

26. Punkty karne przy badaniu technicznem.

Przewidziane punkty karne:

ad 1. a) Za naruszenie plomby na głowicy, dyferencjale lub skrzynce przekładniowej . . . . po 100 pkt. kar.
b) Za naruszenie plomby na jednym z resorów . . . . „ 30 pkt. kar.
c) Za pęknięte pióro główne resora „ 15 pkt. kar.
d) Za każde inne pęknięte pióro . . . „ 4 pkt. kar

Uwaga: Do oględzin należy zdjąć pokrowce z resorów.

ad 2. Za niedziałanie jednego biegu. . . . po 50 pkt. kar

ad 3. Za niewypełnienie warunków próby:

a) hamulca nożnego . . . . 20 pkt. kar.
b) hamulca ręcznego . . . . . . 10 pkt. kar.
Za niedziałanie zapadki . . . . . . 2 pkt. kar.

ad 4. Za niewykonanie warunków próby rozrusznika . . . . 5 pkt. kar.

Uwaga: Wolno używać rozrusznika celem dwukrotnego zapuszczania silnika przez dowolnie długie naciskanie kontaktu.

ad 5. Za niedziałanie:

a) obydwu reflektorów drogowych . . 15 pkt. kar.
b) jednego z reflektorów drogowych . 5 pkt. kar.
c) latarki tylnej . . . . 2 pkt. kar.
d) obydwu świateł miejskich . . . . 3 pkt. kar

ad 6, Za uszkodzenie chłodnicy, powodujące wyciekanie wody kroplami . . . . 20 pkt. kar.

ad 7. a) Za brak odwietrznika lub jego części 5 pkt. kar.
b) Za zniszczenie jednego błotnika lub stopnia . . . . 20 pkt. kar.
c) Za uszkodzenie jednego błotnika lub stopnia . . . . 3 pkt. kar.
d) Za uszkodzenie budy . . . . . . 5 pkt. kar.

ad 8. Za przeciekanie:
a) Zbiornika benzynowego . . . . 15 pkt. kar.
b) Zasysacza (mamki), kurków lub przewodów . . . . 10 pkt. kar.

O ile jakiekolwiek z wymienionych uszkodzeń powstało wyłącznie z powodu dowiedzionej winy osób nie należących do obsady danego wozu, to wtedy przysługuje Jury prawo zmniejszenia lub anulowania odpowiednich punktów karnych.

27. Zatrzymanie podczas trwania próby.

Zawodnik, zmuszony do zatrzymania się dla jakiejkolwiekbądź przyczyny podczas jednej z prób, winien natychmiast przedsięwziąć wszelkie środki, konieczne do zwolnienia drogi przez zepchnięcie samochodu na prawą stronę jezdni.

28. Powtórzenie próby.

O ile zostanie udowodnionem, że zawodnik został w czasie trwania próby zatrzymany z cudzej winy lub też, o ile w czasie próby zaszedł defekt pneumatyku, może zostać upoważnionym, za wyjątkiem próby wytrzymałości, do rozpoczęcia próby ponownie, jednakowoż na samym końcu, po ukończeniu jej przez resztę zawodników. Czy powtórzenie próby jest uzasadnionem zadecyduje bezapelacyjnie Kierownictwo Raidu.

Defekt pneumatyku należy zgłosić natychmiast u celu.

W wypadku powtórzenia próby, jedynie wynik tej ostatniej będzie uwzględniony przy obliczaniu punktów.

Wozy, któreby się zatrzymały, tak na starcie, jak i w czasie trwania próby, nie zatrzymane żadną obcą przeszkodą, winne kontynuować próbę od miejsca zatrzymania; w żadnym wypadku nie wolno im powtórzyć próby. Powrót na drodze w kierunku startu podczas trwania próby, pociąga za sobą wykluczenie zawodnika.

29. Próby rekordów.

Próby przewidziane w czasie trwania Raidu A. P. nie mogą być przedmiotem prób pobicia rekordów.

Art. 13.

30. Obowiązujące przepisy drogowe.

Zawodnicy winni ściśle się stosować do obowiązujących przepisów ruchu kołowego, szczególnie przy przejazdach przez miejscowości zamieszkałe, *odpowiadając osobiście za ich przekroczenie.*

Przy mijaniu winni mieć kierowcy jaknajwięcej względów jedni dla drugich.

Na sygnał wozu chcącego wyminąć, winien kierowca zwolnić drogę natychmiast, kiedy tylko okoliczności na to pozwolą. Mijać wolno dopiero na znak ręką Kontrolera z wozu mijanego. Bezwzględnie zakazanem jest mijanie na zakrętach, skrzyżowaniach dróg lub podczas przejazdu przez miejscowości zamieszkałe.

Samochody Kierownictwa Raidu należy natychmiast przepuszczać i umożliwiać im mijanie nawet w miejscowościach zamieszkałych.

Art. 14.

31. Parki samochodowe.

Na każdym etapie będzie zorganizowany zamknięty park samochodowy. Czas przybycia (zatrzymania się przed bramą wjazdową) winien Kontroler zapisać w książce drogowej. Samochód należy ustawić na miejscu wskazanem przez szefa parku. Obsada natychmiast napełnia zbiorniki benzyną, oliwą i wodą, nie naruszając plomby maski.

Po dokonaniu tych czynności winna obsada natychmiast park opuścić.

32. Prace zakazane.

Wszelkie inne prace przy samochodzie są zakazane, od chwili wjazdu do parku aż do chwili otwarcia parku i pociągają za sobą zawieszenie (pkt. 44b).

33. Otwarcie parku.

Otwarcie parku dla zawodników nastąpi na 30 minut przed sygnałem odjazdu.

34. Zdjęcie plomb maski w parku.

Po otwarciu parku dozwolonem jest zdjęcie plomb maski i uskutecznienie wszelkich napraw samochodu przez osoby zgłoszone (pkt. 7), wyłącznie narzędziami i częściami zapasowemi, zabranemi ze sobą (podług spisu przedstawionego podczas przyjęcia samochodu pkt. 19c). Użycie narzędzi, części zapasowych lub materjałów nie zabranych ze sobą, będzie karane 50 pkt. kar.

Naruszenie pozostałych plomb nie jest dozwolonem i karane będzie według postanowień pkt. 25 g.

Po upływie 30 minut, maski zostaną z powrotem zaplombowane, poczem zostanie dany sygnał odjazdu.

Art. 15.

35. Materjały pędne.

Jako paliwo dopuszczone będą jedynie normalna hadlowa benzyna samochodowa lub też mieszanki wykonane całkowicie w kraju z surowców krajowych. Konkurenci pragnący jechać na takiej mieszance, muszą podać najpóźniej do dnia 1 czerwca Automobilklubowi Polski dokładny skład tej mieszanki. Pozatem są oni zobowiązani nie zmieniać gatunku paliwa w czasie całego Raidu oraz dostarczyć na własny koszt odpowiednie ilości mieszanki używanej przez nich na punkty etapowe.

Smar stosowany może być dowolny.

Zmiana paliwa karana będzie 50 pkt. kar.

W czasie etapów pobierane będą próbki paliwa.

Przepisy powyższe nie obowiązują w czasie etapów odbywających się poza terenem Rzeczypospolitej Polskiej.

Za użycie jakichkolwiek środków antydetonacyjnych grozi wykluczenie.

Kierownictwo Raidu organizuje na punktach etapowych stacje zaopatrzenia w benzynę i oliwę.

Pozatem zapewnionem będzie otrzymanie benzyny z pompy mniej więcej w połowie każdego etapu w miejscowościach podanych w „Programie Oficjalnym".

Zaopatrywanie się na własną rękę w benzynę i oliwę poza powyższymi punktami nie jest dozwolone.

Czas zużyty na dolewanie benzyny i oliwy w czasie drogi będzie wliczany do czasu jazdy.

36. Dolewanie wody.

Dolewanie wody w drodze jest wzbronione i karane będzie każdorazowo 10 pkt. karnymi.

Art. 16.

37. Naprawy.

W czasie odbywania etapu zakazanem jest dokonywanie jakichkolwiek napraw za wyjątkiem nakładania pneumatyków.

Wszelka naprawa, dokonana wyłącznie przez osoby zgłoszone (pkt. 7) narzędziami i częściami zapasowemi lub materjałami zabranemi ze sobą (podług spisu pkt. 19c), liczona będzie po ½ pkt. karnego za każdą nadpoczętą minutę naprawy.

38. Zerwanie plomby maski w drodze.

Naprawy pod maską silnika liczone będą od chwili zerwania plomb maski aż do jej zamknięcia; ponadto za zerwanie plomby maski będą liczone dodatkowo 3 pkt. karne.

39. Użycie narzędzi nie zabranych ze sobą.

Za użycie narzędzi *nie zabranych ze sobą* dolicza się 50 pkt. kar. Dozwolonem jest jedynie nabywanie w drodze opon i dętek, lecz w żadnym wypadku nie wolno nabywać kół z nałożonemi oponami.

40. Zmiana pneumatyków.

Nakładanie opon i ich naprawa są jedynie dozwolone w czasie przeznaczonym na jazdę.

Czas naprawy nie będzie neutralizowany.

41. Zgłoszenie uszkodzenia.

O wszelkich uszkodzeniach samochodu kierowca obowiązany jest zakomunikować kontrolerowi.

O ile uszkodzenia te zagrażałyby bezpieczeństwu publicznemu Komisarze Sportowi mają prawo zarządzić ich usunięcie.

W razie niemożności usunięcia ich Kierownictwo Raidu może nakazać wycofanie danego samochodu z Konkursu.

Art. 17.

42. Obca pomoc.

Użycie obcej pomocy podczas trwania konkursu nie jest dozwolone i karane będzie 100 pkt. kar. (Patrz pkt. 23).

Pozatem obowiązują tutaj postanowienia Art. 16.

Art. 18.

43. Dobrowolne wycofanie się z konkursu.

Dobrowolne wycofanie się z konkursu należy zgłosić piśmiennie Kierownictwu Raidu podając motywy. W razie wycofania się w czasie odbywania etapu, zgłoszenie należy złożyć na ręce Kontrolera następnego samochodu.

Art. 19.

44. Sankcje.

a) *Wykluczenie:* Zawodnicy będą wykluczeni z Raidu oraz ewentualnie poddani sankcjom karnym przewidzianym w Ogólnym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. w następujących wypadkach:

1) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów jazdy (pkt. 30);

2) za przebycie chociażby najmniejszej części trasy inną siłą od siły pędnej swego samochodu (pkt. 23);

3) za odbycie chociażby części etapu bez przepisanej obsady osób lub w braku tychże — bez balastu (pkt. 10);

4) za nieprzestrzeganie przepisanej marszruty (lub w razie zmylenia jej — niepowrócenie aż do punktu od którego marszruta była zmylona) (pkt. 24);

5) za powrócenie w ciągu odbywania jednej z prób (pkt. 28);

6) za nieprzestrzeganie w sprawach ważnych postanowień niniejszego Regulaminu, jego dodatkowych instrukcji oraz rozporządzeń Kierownictwa Raidu.

b) *Zawieszenie, dyskwalifikacja:* — Zawieszenie względnie dyskwalifikacja czeka zawodników w następujących wypadkach:

1) za umyślne wprowadzenie w błąd Kierownictwa Raidu (np. fałszywe dane przy zgłoszeniu samochodu i t. p.);

2) za dokonywanie napraw w parku po ukończeniu etapu dziennego (pkt. 32);

3) za użycie zabronionego paliwa;

4) za niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

45. Klasyfikacja.

Po ukończeniu Konkursu klasyfikacja będzie uskutecznioną na podstawie bezwzględnej sumy punktów dodatnich i karnych (karne punkty liczy się ujemnie).

Ci z zawodników którzy ukończą konkurs z punktami dodatnimi lub z zerem punktów, zostaną sklasyfikowani jako „Zawodnicy, którzy ukończyli ze znakomitym wynikiem Międzynarodowy Raid A. P. 1929“. Będą oni sklasyfikowani w porządku kolejnym według ilości punktów.

Pierwszemu w tej klasyfikacji oraz ewentualnie następnym, którzy uzyskają conajmniej 60 punktów dodatnich przysługuje tytuł „Zwycięzcy Międzynarodowego Raidu A. P. 1929“. W razie równej ilości punktów samochód o mniejszej pojemności cylindrów będzie sklasyfikowany pierwszy. Jeżeliby jeszcze wtedy klasyfikacja wypadła równo, wtedy pierwszeństwo otrzymuje samochód o większej wadze.

Zawodnicy, którzy ukończą konkurs z mniejszą ilością punktów karnych, niż 50 będą sklasyfikowani jako „Zawodnicy, którzy ukończyli z dobrym wynikiem Międzynarodowy Raid A. P. 1929“.

Reszta zawodników, którzy ukończą konkurs, będzie sklasyfikowana jako „Zawodnicy, którzy ukończyli Międzynarodowy Raid A P. 1929“.

46. Plakiety.

Zawodnicy, którzy ukończą ze znakomitym wynikiem Międzynarodowy Raid A. P. 1929 otrzymają złotą plakietę i dyplom.

Kończący Raid z dobrym wynikiem otrzymają srebrną plakietę i dyplom.

Kończący Raid otrzymają bronzową plakietę i dyplom.

47. Nagrody klasyfikacyjne.

a) Puhar Automobilklubu Polski przyznany będzie zwycięzcy, uzyskującemu I. miejsce w ogólnej klasyfikacji.

b) II. Nagroda
c) III. „ przyznane będą zawodnikom, uzyskującym II., wzgl. III miejsce w ogólnej klasyfikacji.

d) Nagroda dla zwycięskiego zespołu fabrycznego. Trzy wozy jednej marki mogą tworzyć zespół fabryczny. Dla zespołów tych przewidziana jest specjalna nagroda przyznana temu zespołowi, którego wszystkie trzy samochody ukończą Raid bez punktów karnych. Suma uzyskanych punktów dodatnich służyć będzie za podstawę do klasyfikacji.

Nagroda przypada Konstruktorowi.

48. Nagrody specjalne.

a) *Nagroda Pana Ministra Spraw Wojskowych* za największą regularność jazdy.

Jest to nagroda przechodnia, która po dwukrotnem zdobyciu (niekoniecznie kolejnem) przez tego samego kierowcę przejdzie na jego własność, przyczem do ostatecznego zdobycia nagrody będzie ona przechowywaną w A. P., a nazwisko każdorazowego zdobywcy wyryte będzie na niej.

Fabryka, na której samochodzie zdobyta zostanie nagrodą otrzyma każdorazowo dyplom. (1927 r. „Tatra", 1928 „Austro-Daimler").

b) *I Nagroda Ministerstwa Robót Publicznych.* Nagroda ta przyznana będzie temu konstruktorowi polskich samochodów, który go conajmniej dwa samochody ukończą Raid bez punktów karnych, wynikających z postanowień punktu 1 a, 2, 3, 4, 6, 8 § 26 regulaminu raidowego (1927 „C. W. S." 1928 — —).

c) *II. Nagroda Ministerstwa Robót Publicznych.* Jest to nagroda przechodnia, która po trzykrotnem zdobyciu (nie koniecznie kolejnem) przez tego samego kierowcę przechodzi na jego własność przyczem do czasu ostatecznego zdobycia jej będzie przechowywaną w Automobilklubie Polski, a nazwisko każdorazowego zdobywcy będzie na niej wyryte. Każdorazowy zdobywca otrzyma dyplom i fotografję tej nagrody. Nagroda ta będzie przyznaną temu z kierowców, który ukończy Raid z najmniejszą ilością punktów karnych, prowadząc osobiście samochód przez cały czas Raidu; punkty dodatnie uzyskane na próbach szybkości nie będą brane pod uwagę.

(1927 — inż. Hahn na sam. Chrysler, 1928. Adam hr. Potocki na sam. Austro-Daimler).

d) *Nagroda Prezesa Automobilklubu Polski ś. p. St. Grodzkiego.* Jest to nagroda przechodnia dla jednego z Uznanych Klubów Automobilowych lub Afiljowanych, którego członek osiągnie najlepsze wyniki w klasyfikacji ogólnej. Przechodzi na własność klubu po trzykrotnem, niekoniecznie kolejnem zdobyciu.

(1927 — Krakowski Klub Automobilowy, 1928 — Oesterreichischer Automobilclub w Wiedniu).

e) *Nagroda Prezesa Komisji Sportowej A. P. p. Janusza Regulskiego dla Zespołu Klubowego.*

Trzy wozy, niekoniecznie tej samej marki fabrycznej, prowadzone przez członków jednego z klubów Automobilowych Uznanych lub Afiljowanych mogą tworzyć zespół klubowy.

Suma uzyskanych punktów służyć będzie za podstawę do klasyfikacji.

Nagrodę tę otrzymuje dany Klub Automobilowy; po trzykrotnem wygraniu jej niekoniecznie kolejnem, przechodzi na własność Klubu.

Każdy z zawodników ubiegający się o tę nagrodę może równocześnie wchodzić i w skład jakiegoś zespołu fabrycznego.

(1928 — Automobilklub Polski).

Pozatem przewidziany jest cały szereg nagród specjalnych, których spis i regulaminy podane będą w przepisach uzupełniających.

49. Zapisy do zespołów nagród.

Zapisanie się zawodników do poszczególnych zespołów oraz do nagród specjalnych nastąpić winno najpóźniej do dn. 15 czerwca b. r. godz. 14-tej w Sekretarjacie Komisji Sportowej A. P.

Art. 21.

50. Reklama.

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych oficjalnie podanych do wiadomości i to w dosłownem brzmieniu komunikatu Komisji Sportowej A. P.

Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegną sankcjom przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. pkt. 126).

Art. 22.

51. Siła wyższa.

Kierownictwo Raidu rozpatrywać będzie z całą bezstronnością wypadki siły wyższej reklamowane przez zawodników i przedstawione pisemnie. Jedynie Komisarze Sportowi będą decydować czy zachodzi wypadek siły wyższej i czy należy go uwzględnić.

Protest w sprawie decyzji nie jest dopuszczalny.

Art. 23.

52. Protesty i zażalenia.

Protesty należy kierować do Komisarzy Sportowych przez których będą rozpatrywane; zażalenia na ich decyzje rozpatrywane będą jedynie przez Komisję Sportową A. P. Bezapelacyjne prawo decyzji w stosunku do zawodników polskich przysługuje A. P. (zgodnie z postanowieniami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.)

Protesty i zażalenia należy wnosić wyłącznie na piśmie.

Protesty odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy jako też i podanych kilometraży poszczególnych etapów muszą wpłynąć do Komisji Sportowej A P. najpóźniej do dnia 15 czerwca 1929, godz. 14 (Pkt. 21 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.).

Protesty odnoszące się do decyzji Komisarzy Technicznych i przyjmujących samochody należy wnieść *natychmiast* po powzięciu przez nich decyzji (pkt. 212 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.).

Protesty odnoszące się do zdarzenia, które miało miejsce podczas odbywania etapu, należy wnieść pisemnie tego samego dnia w przeciągu 1 godziny po opuszczeniu parku.

W godzinę po ogłoszeniu prowizorycznych wyników Konkursu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiekbądź protestów.

Zażalenia winny być wniesione do Sekretarjatu A. P. najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji. Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć najpóźniej w ciągu następujących 24 godzin.

53. Opłaty obowiązujące przy protestach i zażaleniach.

Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum w wysokości 100 zł. które zostanie zwrócone o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia nie zaopatrzone w przepisane wadjum nie będą wcale rozpatrywane.

54. Wypadki, w których wykluczone są protesty.

W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

a) z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych wskazujących trasę etapu (pkt. 24).

b) z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w konkursie (samochody, wozy i t. p. za wyjątkiem pociągów na przejazdach kolejowych, dla których czas będzie neutralizowany).

c) z powodu zatrzymania przez organy policyjne.

Art. 24.

55. Ubezpieczenie samochodów.

Zawodnicy obowiązani są przedstawić Automobilklubowi Polski polisy asekuracyjne od odpowiedzialności cywilnej za szkody i straty jakiegokolwiek rodzaju oraz polisę od ognia dla samochodu na czas trwania Raidu.

Polisa od odpowiedzialności cywilnej powinna być sporządzona minimalnie na sumę 15.000 zł. przy wypadku pojedyńczym, 45,000 zł. przy wypadku zbiorowym i 5,000 zł. za uszkodzenie cudzej własności.

Art. 25.

56. Obowiązki uczestników.

Przez swój zapis zawodnicy stwierdzają swoje zupełne podporządkowanie się przepisom niniejszego Regulaminu, jego instrukcji dodatkowych oraz Międzynarodowego Kodeksu Sportowego, Międzynarodowego Związku Automobilklubów Uznanych oraz zobowiązują się nie dochodzić swych ewentualnych praw w żadnym wypadku na drodze sądowej.

Uczestnicy Konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania Konkursu.

Automobilklub Polski nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego Konkursu.

Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszta związane z konkursem (np. materjały pędne, kwatery, wyżywienie i t. p.).

Art. 26.

57. Uzupełnienie przepisów.

Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, zmiany

marszruty, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania Konkursu. W razie niezapisania się przynajmniej 12 samochodów, konkurs może zostać odwołany.

58. Komentowanie Regulaminów.

Do komentowania niniejszego Regulaminu i jego przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi; miarodajnym będzie jedynie tekst polski.

Załącznik A.

REGULAMIN PUNKTÓW.

1. PODCZAS ODBYWANIA MARSZRUTY.	Punkty dodatnie	Punkty karne
a) Start.		
Rozruszenie silnika przed sygnałem do odjazdu .		
O ile rozruszenie silnika nie odbędzie się po upływie 2 min. od chwili dania sygnału do wyjazdu,	—	20
za każdą napoczętą minutę	—	1
Za rozruszenie korbą lub innym sposobem . . .	—	10
Za rozruszenie w ciągu 20 sekund	1	--

b) Próby

Próba sprawności i regularności maszyn

			Punkty dodatnie	Punkty karne
Przekroczenie	Szybkości przeciętnej 60 klm./g. na każdym etapie	karane będzie	—	5
Opóźnienie	Nie osiągnięcie minimalnej szybkości przeciętnej, nakazanej dla etapu	karane będzie za każdą 1 minutę opóźnienia	—	1

Próba szybkości płaskiej na odcinku ok. 5 km.

			Punkty dodatnie	Punkty karne
Każdy nadrobiony km.	szybkości minimalnej	nagradzany będzie	3/4	
Każdy nieosiągnięty km.		karany będzie		3/4

Próba szybkości górskiej

			Punkty dodatnie	Punkty karne
Każdy nadrobiony km.	szybkości minimalnej	nagradzany będzie	1	
Każdy nieosiągnięty km.		karany będzie		1

Próba wytrzymałości konstrukcji podwozia			Punkty dodatnie	Punkty karne
Nadrobienie	szybkości minimalnej	nagradzane będzie aż do 20 km. za każdy km.	1	—
		Zyski ponad 20 km. nie będą uwzględniane	—	—
Nieosiągnięcie		karane będzie aż do 10 km. opóźnienia za każdy km.	—	2
		powyżej 10 km. za każdy dalszy km.	—	4

Powtórna próba szybkości płaskiej na odcinku ok. 5 km.

Każdy nadrobiony km.	szybkości minimalnej	nagradzany będzie	1	
Każdy nieosiągnięty		karany będzie		1

Regularność szybkości w obu próbach szybkości płaskiej

Każdy kilometr różnicy w szybkościach uzyskanych w obu próbach karany będzie	—	1/2

c) Naprawy.

Za każdą nadpoczętą minutę w czasie odbywania etapu	—	1/2
Za zerwanie plomby maski	—	3
Za użycie narzędzi, części zapasowych lub materjałów nie zabranych ze sobą	—	50
Dolewanie wody w czasie odbywania etapu każdorazowo	—	10
Zmiana paliwa	—	50

d) Obca pomoc.

Użycie obcej pomocy	—	100

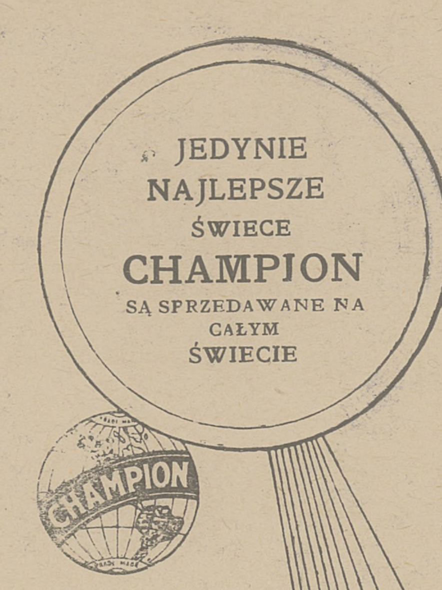
2. PRZY BADANIU TECHNICZNEM PO UKONCZENIU RAIDU.

(Patrz Art. **12. pkt.** 25 f. i 26)

Ad 1.	a) Za naruszenie plomby na głowicy, dyferencjale lub skrzynce przekładniowej po	100
	b) za naruszenie plomby na jednym z resorów .	30
	c) za pęknięte pióro główne resora	15
	d) za każde inne pęknięte pióro	4
Ad 2.	Za niedziałanie jednego biegu	50
Ad 3.	Za niewypełnienie warunków próby:	
	a) hamulca nożnego.	20

		Punkty karne
	b) hamulca ręcznego	10
	Za niedziałanie zapadki	2
Ad 4.	Za niewykonanie warunków próby rozrusznika.	5
Ad 5.	Za niedz ałanie:	
	a) obydwu reflektorów drogowych	15
	b) jednego z reflektorów drogowych	5
	c) latarki tylnej	2
	d) obydwu świateł miejskich	3
Ad. 6.	Za uszkodzenie chłodnicy, powodując wyciekanie wody kroplami	20
Ad. 7.	a) Za brak odwietrznika lub jego części	5
	Uwaga: Ewentualne pęknięcia szyb nie będą brane w rachubę.	
	b) za zniszczenie jednego błotnika lub stopnia . .	20
	c) za uszkodzenie jednego błotnika lub stopnia . .	3
	d) za uszkodzenie budy	
Ad 8.	Za przeciekanie:	
	a) zbiornika benzynowego	15
	b) zasysacza (mamki) kurków lub przewodów . .	10

Komisja Sportowa A. P. prosi o możliwie wczesne zgłaszanie się kandydatów, którzy chcieliby wziąć udział w VIII-ym Międzynarodowym Raidzie A. P. w charakterze Kontrolerów sportowych.



10

PRZYCZYN WYŻSZOŚCI „CHAMPIONÓW"

I. OBEJRZYJ „**CHAMPION**". Dokładne wykonanie, najlepsze wykończenie.

II. IZOLACJA „**CHAMPION**" Z SILLIMANITU. Porcelana podwójnie karbowana owalnie — niełamliwa, odporna na wysoką temperaturę i na zwęglanie.

III. KONSTRUKCJA „**CHAMPIONÓW**" składa się z 2 wymienialnych dających się przeczyścić części.

IV. Specjalne elektrody „**CHAMPIONÓW**". Nie przepalają i nie zwęglają się.

V. ZAOPATRYWANIE SAMOCHODÓW W „**CHAMPIONY**". Dwie trzecie wszystkich samochodów, każdy Ford i Fordson, prawie wszystkie wozy wysokiej klasy.

VI. GWARANCJA „**CHAMPIONA**" zapewnia nienaganne działanie świecy.

VII. SKONCENTROWANIE TYPÓW „**CHAMPIONA**". Niewielka ilość typów świec z europejskim i amerykańskim gwintem obsługuje wszystkie motory.

VIII. REKLAMA „**CHAMPIONA**". Dociera łatwo do każdego kierowcy świata.

IX. ŚRODKI POMOCNICZE SPRZEDAŻY **CHAMPIONA**" Plakaty, nalepki i t. d.

X. SPRZEDAŻ „**CHAMPIONÓW**" KOMPLETAMI zapewnia normalną działalność motorów i powiększa sprzedaż.

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK

„MOTOR-STOCK"

PL. NAPOLEONA 3 **WARSZAWA** TELEFON Nr. 259-14

DRUKARNIA WŁ. ŁAZARSKIEGO, WARSZAWA ZŁOTA 7/9.

DUNLOP–

TO TWOJE BEZPIECZEŃSTWO
NA KAŻDEJ DRODZE.

"FORT"
DUNLOP
zwycięża we wszystkich
wielkich raidach
i wyścigach dzięki swej
niezwykle wytrzymałej
budowie

